Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 50 / 23. NOVEMBER 2022

Formel 1: Vettel-Finale in Abu Dhabi

Abschied mit ganz viel Herz

Formel E: Reglement 2023

Alles neu in der Elektroserie

Moto2: Augusto Fernández

Der Shootingstar im Interview

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 50



Formel-2-Finale: Abu Dhabi

Red-Bull-Junioren zeigen starkes Finish



SBK-WM-Finale: Phillip Island

Meister Bautista nur vom Regen zu stoppen



Macau GT Cup

Konkurrenz macht Engel den Weg frei

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



DTM

MACAU GRAND PRIX

DS AUTOMOBILES

Editorial

Der Motorsport auf der Nordschleife steht unter Druck: Die Führungsriege der NLS musste abtreten, nachdem die Starterzahlen auf ein Rekordtief fielen.

Wir leben im Zeitalter der Polykrisen: Mehrere Krisen überlagern sich und lösen sich in schneller Folge ab, ohne Verschnaufpausen. Erst Corona, dann die Lieferketten, jetzt der Ukraine-Krieg, die Wirtschaftskrise samt Inflation, dazu der Klimawandel und seine Folgen, der auch eine Transformation im Automobilbereich auslöste. Rosige Zeiten sehen anders aus.

Wer die Sache mit der Motorsport-Brille betrachtet, darf mit Freude zur Kenntnis nehmen, dass die Topklassen auf zwei und vier Rädern nichts von ihrer Wirkungsmacht eingebüßt haben, im Gegenteil: Die Formel 1 boomt, MotoGP boomt, die Highlight-Events im Langstreckensport feierten nach der Pandemie ein bockstarkes Comeback. Das sollte mit Genugtuung zur Kenntnis genommen werden, denn die öffentliche Wahrnehmung unseres Sports leidet unter dem einseitigen Narrativ, dass alles, was nicht CO_2 einspart, Teufelszeug sei. Wer tiefer in die Materie einsteigt, dem bleiben gewisse Verwerfungen aber nicht verborgen: Der Breitensport hat stärker unter Corona und Wirtschaftskrise gelitten als der Hersteller-gestützte Topsport mit seinen großen Sponsoren und saftigen TV-Deals. Den Breitensport finanzieren Fahrer und Teams aus der eigenen Schatulle – und die ist im Moment eher leer.

In diese Ecke gehört natürlich auch die Nordschleifen Langstrecken-Serie (NLS), denn die Masse der Fahrer sind Amateure – ohne großen Sponsoren. Dass sich bei den Finalrennen der VLN weniger als 100 Starter einfanden, kann also nicht überraschen. In der Analyse muss man aber aktuelle und strukturelle Aspekte trennen. Die angespannte Wirtschaftslage führt automatisch zu weniger Startern – dafür kann die VLN nichts.

Gleichzeitig hat die Serie aber seit Jahren strukturelle Probleme: Früher reichte der Magnetismus und die Magie der Nordschleife aus, um volle Starterfelder zu produzieren. Die Sache war ein Selbstläufer, die Veranstalter mussten sich nicht anstrengen, um Kunden anzulocken. So machte sich im Management eine gewisse Behäbigkeit und Arroganz breit. Die Quittung bekommt man jetzt in der Krise: Die Kunden bemängeln den schlechten Service, intransparente Entscheidungen der Techniker und noch vieles mehr (siehe Seite 18). Die Starterzahlen sind im Sturzflug, die Verantwortlichen auf dem Rückzug.

Jetzt hilft nur ein Neustart, und da müssen alle Themen auf den Tisch. Zum Beispiel auch die Nordschleifen-Permit, die keinen einzigen Unfall verhindert hat, aber dem DMSB einen Haufen Kohle in die Taschen spülte. Früher war die VLN eine Kuh, die man melken konnte. Die Zeiten sind vorbei. Nichts dagegen, das Regelwissen der Fahrer über E-Learning zu checken. Aber die Kunden, also die Fahrer und Teams, kommen erst zurück, wenn am Ring realistische Marktpreise aufgerufen werden und Leistung sowie Service wieder stimmen.



Marcus Schurig
Redakteur

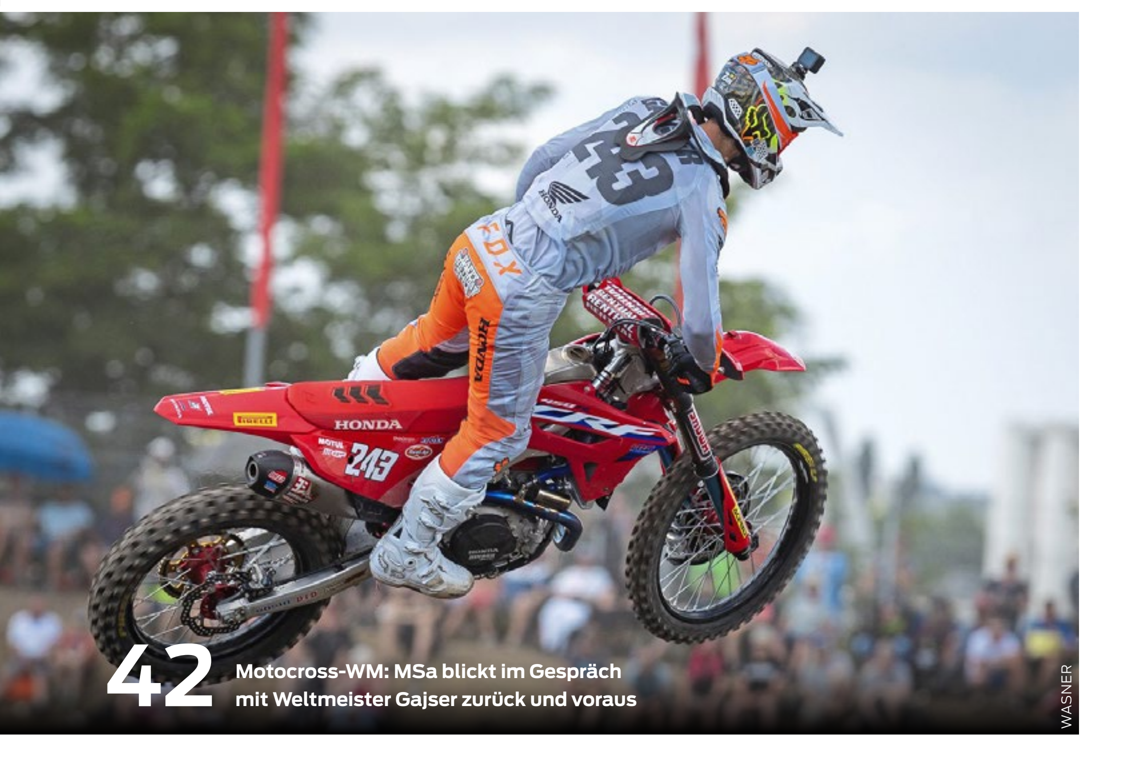
MSa-Paddock



LETZTES MAL VOLLGAS
Es war die letzte große Reise einer langen Saison. In Abu Dhabi gaben die MSa-F1-Reporter noch einmal Vollgas. Bei Tag und Nacht. Hier haut Andreas Haupt in die Tasten.



KURZWEILIGES KONTRASTPROGRAMM
Statt dem neuen Yaris Rally2 ließ Konzernchef Akio Toyoda alte Rallyeautos zeigen. Ergo lauschten Weltmeister Kalle Rovanperä und MSa-Reporter Reiner Kuhn den Ausführungen von Teamchef und Historien-Experte Jari-Matti Latvala.



42 Motocross-WM: MSa blickt im Gespräch mit Weltmeister Gajser zurück und voraus

WASNER

Verstappen mit lin

Red Bull geht mit einem weiteren Verstappen-Sieg in die Winterpause. Ferrari macht in Abu Dhabi Fortschritte mit dem Reifenmanagement, während Mercedes stolpert. Die Strategie und Alfa Romeo stutzen Sebastian Vettel die Flügel.

Von: **Andreas Haupt**

Wie fand Red Bull zurück in die Spur?

Brasilien war ein Ausrutscher. Das Saisonfinale verlief dagegen voll nach dem Geschmack von Max Verstappen. Der Weltmeister hielt in Abu Dhabi wieder das beste Fahrzeug in den Händen. Im Gegensatz zur Vorwoche fanden seine Ingenieure das richtige Setup. „Die Balance war gut", lobte der Sieger. Vorder- und Hinterachse waren im Einklang: Damit konnte der Überflieger der Saison auch das gestiegene Gewicht des RB18 kompensieren. Mit Teilen einer älteren Spezifikation hatte das Auto im Saisonendspurt ein paar Kilos obendrauf bekommen.

Die effiziente Aerodynamik erlaubte es, etwas mehr Flügel als Ferrari zu fahren. So konnte die Scuderia nichts in den Kurven gewinnen. Auf den zwei langen Geraden im Mittelsektor glänzte Red Bull mit Topspeed. Mit freier Sicht nach vorn richtete sich Verstappen von Beginn an sein Rennen ein. „Er musste nie ans Limit", erzählte Sportchef Helmut Marko. Der Luxus des Spitzenreiters: Verstappen konnte sich um die Reifen kümmern, fuhr sie mit Bedacht an und setzte so die vorgegebene Ein-Stopp-Strategie perfekt um.

Teamkollege Sergio Pérez tat sich schwerer. Weil er auf den Mediumreifen stark einbrach, musste er bereits in der 15. von 58 Runden ein erstes Mal zum Service. Ab diesem Moment war der geplante Zweistopper festgenagelt. Red Bull taktierte auch unterschiedlich, weil die Fahrer verschiedene Reifenkontingente für den Grand Prix hatten. Pérez reservierte sich zwei harte Sätze, Verstappen nur einen. Den zweiten Platz verlor Pérez durch den Reifenverschleiß und folglich die Strategie. Er büßte im Mittelabschnitt zwischen Runde 26 und 28 etwas ein, weil Verstappen vor ihm die Pirellis managte. Der Zweikampf mit Lewis Hamilton in Runde 46 kostete ihn eineinhalb Sekunden. Zum Schluss standen ihm die Überrundeten Albon und Gasly im Weg.

Warum konservierte Ferrari die Reifen gut?

Ein oder zwei Stopps: Zwischen den Strategien lag wenig bis nichts. Dass überhaupt zwei Wechsel infrage kamen und nicht wie sonst in Abu Dhabi nur einer, lag am gealterten Asphalt und der 2022er-Reifengeneration, der das neue Layout mehr Energie aussaugte – speziell dem rechten Vorderreifen.

Ferrari machte seine Sache gut. Diesmal fraß das rote Auto die Reifen nicht. „Wir haben in der Vorbereitung mehr Anstrengungen in die Ausfahrten mit mehr Benzin gesteckt", führte Teamchef Mattia Binotto aus. „Die Balance des Autos war gut. Charles hat einen sehr guten Job gemacht, Carlos hatte mehr zu kämpfen." Ferrari teilte wie Red Bull das Programm: ein Service für Leclerc, zwei für Sainz. „Ich habe von der ersten bis zur letzten Runde 110 Prozent gegeben. Ich wusste, dass wir Pérez nur über eine andere Strategie schlagen können", sagte der Zweitplatzierte nach dem Rennen.

Binotto nannte noch einen entscheidenden Grund für den besseren Umgang mit den Pirellis. „Man musste auf den ersten Runden vorsichtig mit ihnen umgehen. Charles hatte den Luxus, Carlos nicht. Er schlug sich mit den Mercedes herum." Nach seinem einzigen Halt verkürzte Leclerc gegenüber Verstappen sogar dramatisch: innerhalb von zehn Umläufen von acht auf 4,3 Sekunden. Im zweiten Teil des Stints bezahlte er dafür: „Gegen Rennende blockierten die Vorderreifen." Weil sie abbauten und die Streckentemperatur sank.

Abu Dhabi war sicher ein Fortschritt. Für die nächste Saison



Siebte Pole-Position, 15. Sieg: Red Bulls Superstar Max Verstappen überragt beim Formel-1-Saisonfinale von Abu Dhabi alle

WILHELM

Mercedes neben der Spur: Hamilton hebt nach einem Zweikampf mit Sainz in Runde 1 ab. Sein Mercedes übersteht den Aufprall ohne große Blessuren

ks zum 15. Sieg



WILHELM

XPB

Ferrari verteidigt WM-Platz 2: Im Saisonfinale ist die Scuderia besser als Mercedes – und kommt mit gutem Speed über die Renndistanz

gilt für Ferrari: Der Abtrieb muss wieder stabilisiert werden. Wenn dieser in den Kurven schwankt, gerät das Auto zwangsläufig ins Rutschen. Hier hat Red Bull sich einen großen Vorteil erarbeitet. Die Motorenseuche verfolgte Ferrari besonders in der zweiten Saisonhälfte. „Wir mussten die Leistung etwas zurückfahren", gab Binotto zu.

Was war mit Mercedes los?

Der zweite WM-Rang war für Ferrari nie in Gefahr. Mercedes blieb hinter den eigenen Möglichkeiten zurück. Die Hoffnung, dank mehr Anpressdruck die Reifen besser handhaben zu können, erfüllte sich nicht. „Wir haben in der Qualifikation Pace zugunsten eines besseren Rennautos geopfert, aber das kam leider nicht zur Geltung", beklagte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. In den Zweikämpfen zu Beginn des Rennens ruinierten sich die Fahrer ihre Mediumreifen.

Erst auf den harten Reifen waren die Rundenzeiten konkurrenzfähig – vor allem mit Lewis Hamilton am Steuer. Darauf begegnete man Red Bull und Ferrari fast auf Augenhöhe. Aber die Silberpfeile lagen bereits zu weit zurück. Und man hielt die harte Mischung auch nicht besser in Schuss. Zu viel Abtrieb ist manchmal kontraproduktiv. Die Mercedes bauten dadurch einen noch höheren Luftwiderstand auf als ohnehin schon. Weil man etwas unter Bouncing litt, konnte man das Auto auch nicht so tief fahren, wie man es wollte. Mercedes verlor in der Qualifikation nach Rechnung von Red Bull über vier Zehntel auf den Geraden – nach eigener sogar sechs. Das ist auch im Rennen ein riesiger Faktor. Einen solchen Rückstand muss man in den Kurven erst mal aufholen. Dort können die Piloten kein Tempo rausnehmen, sondern müssen pushen. Das laugt die Reifen aus. Die harte Mischung war diesbezüglich widerstandsfähiger als der Medium.

Hamilton verpasste es, seine Siegesserie fortzusetzen. Er hatte bis 2022 in jeder Formel-1-Saison gewonnen. In Abu Dhabi sah er nicht einmal die Zielflagge. Kurz vor Rennende fiel der Hydraulikdruck im Auto mit der Startnummer 44 zusammen.

Wie verwuchs Aston Martin mit der Strategie?

Mit der richtigen Taktik hätte Sebastian Vettel Siebter werden können. Mit ein wenig Glück sogar Sechster. Er landete auf dem zehnten Platz. Ihm wurde sein reifenschonendes Auto zum Verhängnis, weil es Aston Martin in die falsche Richtung leitete. Im ersten Stint auf den Mediums klebte Vettel am Alpine von Esteban Ocon, der aber bravourös verteidigte. Als sich der Franzose in Runde 14 an die Box verabschiedete, waren Vettels Reifen noch in Schuss. „Wir hielten Rücksprache. Er sagte, die Reifen seien noch in Ordnung. Wir wollten den Stint auf den Mediums ausdehnen, damit der Teil auf den harten Reifen nicht ewig lang wird", erklärte Teamchef Mike Krack.

Das war kontraproduktiv und zu konservativ. McLaren machte es mit Daniel Ricciardo vor. Der Australier kam in Runde 19 zum einzigen Stopp. Er gewann auf frischen Reifen rund elf Sekunden zu Vettel. Neben den beiden fuhren Verstappen, Leclerc, Gasly und Bottas mit dieser Taktik bis ins Ziel. Im Mittelfeld, wo zwei Zehntel zwischen den Autos liegen, ist Zögern tödlich. Der Heppenheimer fand sich auf der vorletzten Position wieder. Er musste mit dem auf den Geraden lahmen Aston Martin überholen. Ohne die Ausfälle von Hamilton und Fernando Alonso wäre nicht einmal Zählbares herausgesprungen. „Es ist schade, dass wir die WM gegen Alfa nicht mehr drehen konnten", bedauerte Vettel.

Wie verbaute Alfa Aston Martin den Weg?

55 zu 55 Punkte: Alfa-Sauber errang den sechsten Platz dank des besseren Einzelergebnisses. Nach verpatzter Quali richtete der Schweizer Rennstall sein Rennen auf Aston Martin aus. Mit Erfolg. Man hielt Bottas so lange draußen, bis sich sein Weg mit Vettel kreuzte. Das kostete ihn Zeit in der 29. Runde. Schlussendlich fehlten Vettel nur sechs Zehntel zu einem WM-Punkt mehr. ■

GP ABU DHABI: 22. VON 22 LÄUFEN, 20. NOVEMBER 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,281 km**
Runden:	**58**
Distanz:	**306,183 km**
Zuschauer:	**55 000**
Wetter:	**29 Grad, klar**
Topspeed Qualifikation:	**334,2 km/h (Albon)**
Topspeed Rennen:	**334,3 km/h (Ocon)**
Gangwechsel/Runde:	**56**
Volllastanteil:	**78 % (Rundendistanz)**
Pole-Position 1. Kurve:	**187 m**
Führungswechsel:	**2**

70 2
100 2
260 7
105 3
315 8
280 7
140 4
150 4
270 7
160 4
130 4
320 8
220 6
270 7
275 7
105 3
250 6
150 4

km/h Gang
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Charles Leclerc, MC	16
4	Carlos Sainz, E	55
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	George Russell, GB	63
7	Lando Norris, GB	4
8	Esteban Ocon, F	31
9	Sebastian Vettel, D	5
10	Fernando Alonso, E	14
11	Yuki Tsunoda, JAP	22
12	Mick Schumacher, D	47
13	Daniel Ricciardo, AUS[1]	3
14	Lance Stroll, CAN	18
15	Guanyu Zhou, CHN	24
16	Kevin Magnussen, DK	20
17	Pierre Gasly, F	10
18	Valtteri Bottas, FIN	77
19	Alexander Albon, THA	23
20	Nicholas Latifi, CAN	6

Startnummer
[1] +3 Plätze zurück: Strafe vom GP Brasilien

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	15	454
2.	Leclerc	3	308
3.	Pérez	2	305
4.	Russell	1	275
5.	Sainz	1	246
6.	Hamilton		240
7.	Norris		122
8.	Ocon		92
9.	Alonso		81
10.	Bottas		49
11.	Ricciardo		37
12.	Vettel		37
13.	Magnussen		25
14.	Gasly		23
15.	Stroll		18
16.	Schumacher		12
17.	Tsunoda		12
18.	Zhou		6
19.	Albon		4
20.	Latifi		2
21.	De Vries		2

RENNERGEBNIS

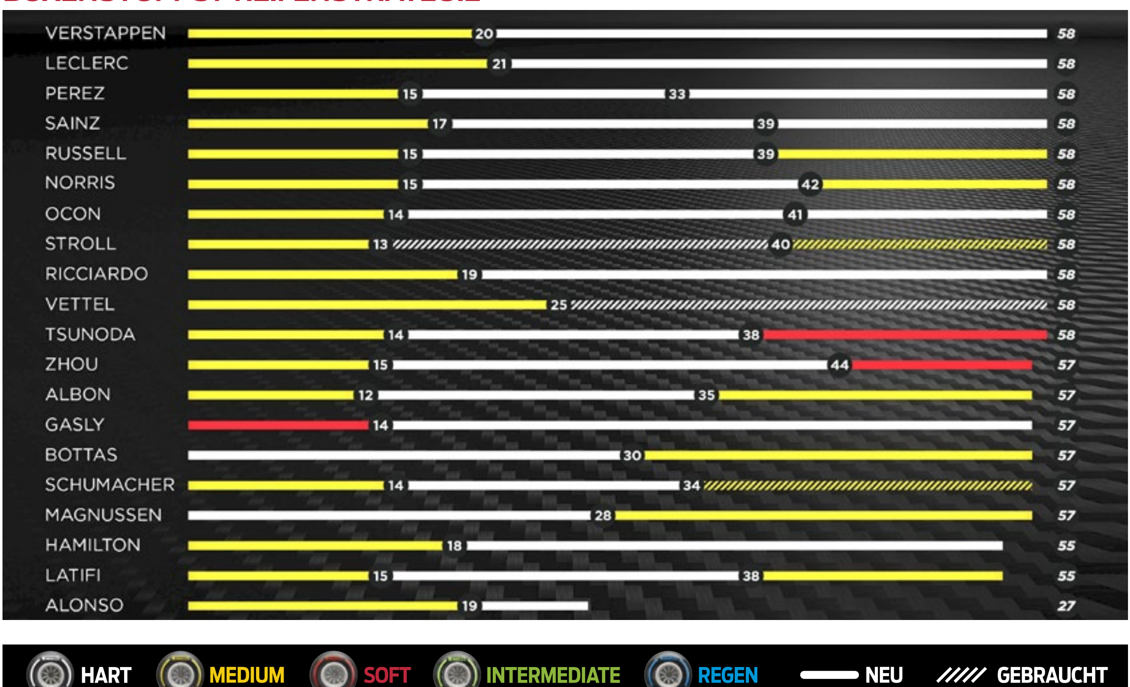
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	58/57[1]	1:27.45,914 min = 209,319 km/h	1.29,392 min
2.	**Leclerc**	58/1	+ 8,771 s	1.29,719 min
3.	**Pérez**	58	+ 10,093 s	1.28,972 min
4.	**Sainz**	58	+ 24,892 s	1.28,879 min
5.	**Russell**	58	+ 35,888 s	1.28,836 min
6.	**Norris**	58	+ 56,234 s	1.28,391 min
7.	**Ocon**	58	+ 57,240 s	1.29,333 min
8.	**Stroll**	58	+ 1.16,931 min	1.29,620 min
9.	**Ricciardo**	58	+ 1.23,268 min	1.30,785 min
10.	**Vettel**	58	+ 1.23,898 min	1.30,312 min
11.	**Tsunoda**	58	+ 1.29,371 min	1.29,489 min
12.	**Zhou**	57		1.29,600 min
13.	**Albon**	57		1.29,939 min
14.	**Gasly**	57		1.31,081 min
15.	**Bottas**	57		1.30,352 min
16.	**Schumacher**[2]	57		1.29,833 min
17.	**Magnussen**	57		1.31,158 min
18.	**Hamilton**	55	Hydraulik (P 4)	1.29,788 min
19.	**Latifi**	55	Diffusor (P 19)	1.30,309 min
20.	**Alonso**	27	Wasserpumpe (P 10)	1.30,579 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 2) +5 Sek.: Kollision mit Latifi

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	17	759
2.	Ferrari	4	554
3.	Mercedes	1	515
4.	Alpine		173
5.	McLaren		159
6.	Alfa Romeo		55
7.	Aston Martin		55
8.	Haas		37
9.	Alpha Tauri		35
10.	Williams		8

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



HART MEDIUM SOFT INTERMEDIATE REGEN NEU GEBRAUCHT

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	17 : 5
Hamilton – Russell	13 : 9
Leclerc – Sainz	15 : 7
Norris – Ricciardo	20 : 2
Alonso – Ocon	12 : 10
Gasly – Tsunoda	13 : 9
Vettel – Stroll	13 : 7
Albon – Latifi	18 : 3
Bottas – Zhou	14 : 8
Schumacher – Magnussen	6 : 16

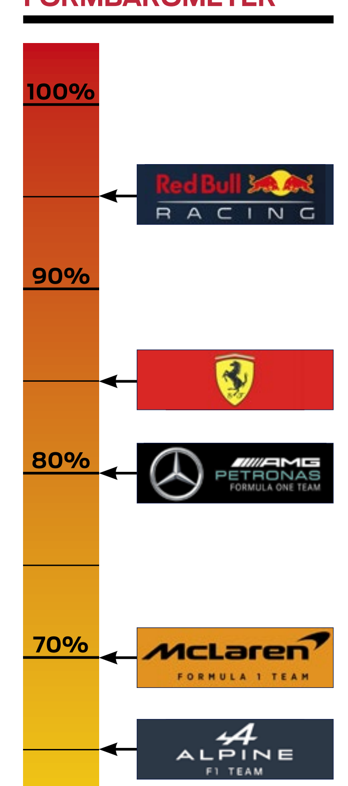
GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.26,633 min	21
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,220 s	30
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,255 s	22
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,334 s	23
5.	Liam Lawson	Red Bull	+ 0,568 s	22
6.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,635 s	20
7.	Robert Shwartzman	Ferrari	+ 0.796 s	24
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,986 s	21
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,022 s	23
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,207 s	26
11.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,212 s	28
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,258 s	27
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,358 s	28
14.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 1,431 s	22
15.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,465 s	23
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,509 s	20
17.	Pietro Fittipaldi	Haas	+ 1,571 s	26
18.	Patricio O'Ward	McLaren	+ 1,717 s	22
19.	Jack Doohan	Alpine	+ 1,851 s	25
20.	Felipe Drugovich	Aston Martin	+ 2,039 s	23

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.25,146 min	25
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,341 s	27
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,453 s	30
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,615 s	22
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,706 s	26
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,786 s	31
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,892 s	28
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,897 s	29
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,978 s	14
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,154 s	29
11.	Lando Norris	McLaren	+ 1,231 s	28
12.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,249 s	28
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,333 s	30
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,401 s	27
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,534 s	30
16.	Alexander Albon	Williams	+ 1,604 s	29
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,693 s	26
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,769 s	25
19.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,890 s	29
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,116 s	30

FORMBAROMETER











GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.24,982 min	15
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,152 s	15
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,240 s	20
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,413 s	15
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,536 s	16
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,589 s	24
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,623 s	23
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,968 s	18
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,030 s	13
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,069 s	16
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,091 s	17
12.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,094 s	18
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,188 s	19
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,207 s	17
15.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,257 s	12
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,316 s	20
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,374 s	21
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,491 s	19
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,500 s	17
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,664 s	14

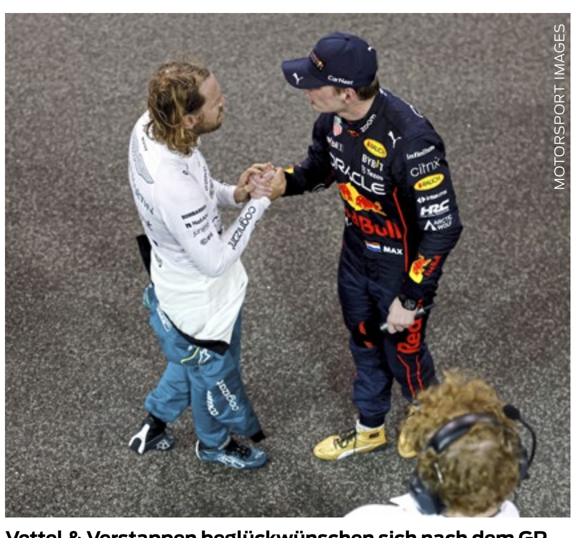
GP ABU DHABI, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.24,754	1.24,622	1.23,824
2.	Sergio Pérez	1.24,820	1.24,419	1.24,052
3.	Charles Leclerc	1.25,211	1.24,517	1.24,092
4.	Carlos Sainz	1.25,090	1.24,521	1.24,242
5.	Lewis Hamilton	1.25,594	1.24,774	1.24,508
6.	George Russell	1.25,545	1.24,940	1.24,511
7.	Lando Norris	1.25,387	1.24,903	1.24,769
8.	Esteban Ocon	1.25,735	1.25,007	1.24,830
9.	Sebastian Vettel	1.25,523	1.24,974	1.24,961
10.	Daniel Ricciardo	1.25,766	1.25,068	1.25,045
11.	Fernando Alonso	1.25,782	1.25,096	
12.	Yuki Tsunoda	1.25,630	1.25,219	
13.	Mick Schumacher	1.25,711	1.25,225	
14.	Lance Stroll	1.25,741	1.25,359	
15.	Guanyu Zhou	1.25,594	1.25,408	
16.	Kevin Magnussen	1.25,834		
17.	Pierre Gasly	1.25,859		
18.	Valtteri Bottas	1.25,892		
19.	Alexander Albon	1.26,028		
20.	Nicholas Latifi	1.26,054		

STATISTIK DES WOCHENENDES

146

Punkte beträgt der Vorsprung von Max Verstappen nach 22 Rennen. Der Weltmeister fuhr mit 15 Siegen eine Rekordsaison. Es reichte jedoch nicht, um Sebastian Vettel eine Bestmarke abzujagen. Der Heppenheimer hatte am Ende der Saison 2013 einen Abstand von 155 Punkten zu Fernando Alonso in der Weltmeisterschaft. Größer war nie eine Lücke zwischen dem ersten und zweiten Fahrer. Wichtig wird es Verstappen nicht sein. Ihn freut wohl viel mehr, dass sein Erzrivale Lewis Hamilton erstmals überhaupt eine sieglose Saison erlebte.



Vettel & Verstappen beglückwünschen sich nach dem GP

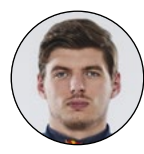
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,95
Hamilton war in Abu Dhabi der schnellere Mercedes-Pilot. Um drei Tausendstel in der Qualifikation. Dank besseren Reifenmanagements wurde er auf einen Stopp gesetzt. Es hätte zum vierten Platz gereicht, wäre nicht die Hydraulik ausgestiegen.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,32
Allein dass Russell in der WM-Wertung mit 275 : 240 Punkten vor Hamilton liegt, verdient einen Orden. Etwas höherer Reifenverschleiß und eine unverschuldete Strafe zwangen ihn zu zwei Stopps. Der fünfte Platz zeigt: Auf Russell ist Verlass.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – 9,18
Sieben Pole-Positions, 15 GP-Siege und 454 Punkte. Verstappen war der beste Fahrer der Saison. Der Holländer machte im Finale nicht den geringsten Fehler, und er streichelte wieder die Reifen. Mit dem besten Auto ist er praktisch nicht zu schlagen.



Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 7,77
Pérez verlor das Duell gegen Leclerc um Platz zwei in der WM um nur 1,3 Sekunden. Höherer Reifenverschleiß zwang ihm ein Zweistopp-Rennen auf. Wenn Pérez Attacke machen muss, ist er nicht mehr der alte Reifenstreichler.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 8,68
Das war wieder der Leclerc der ersten Saisonhälfte! Wenn er in der Anfangsphase nicht so viel Zeit hinter Pérez verloren hätte, wäre er für Verstappen zum Gegner geworden. Das Reifenmanagement war exzellent. So machte er einen Stopp möglich.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,77
Nachdem er Leclerc in den letzten Rennen regelmäßig einheizen konnte, fuhr der Teamkollege diesmal wieder in einer anderen Liga. Sainz nahm seine Reifen härter ran und kam nicht einmal mehr für das Podium infrage.



Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,86
Norris holte das Maximum aus seinem McLaren heraus. Er war „Best of the Rest" und sicherte sich noch die schnellste Runde. Dabei verschliss er aber seine Reifen derart, dass er am Ende des Rennens noch in Bedrängnis kam. Ocon rückte auf.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 07/10 – Ø 5,82
Ein anständiges Rennen zum Abschied. Ricciardo schaffte es ins Q3, wurde aber wegen einer Strafe von Brasilien drei Plätze zurückgestuft. Das machte es schwer, in die Punkteränge zurückzufinden. Ricciardo schaffte es trotzdem. Respekt.



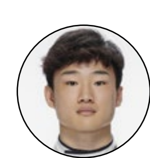
Fernando Alonso – Alpine
Note: 07/10 – Ø 8,23
Ein Wasserleck mit Motorschaden verhinderte ein weiteres Highlight für Alonso. Der Spanier verlor zwar das Trainingsduell gegen Ocon, war im Rennen aber schneller unterwegs als der Franzose. Defekte haben ihn zu viele Punkte gekostet.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,41
Ocon tat, was er tun musste. Vor Ricciardo bleiben. Damit war sichergestellt, dass McLaren nicht 19 Punkte aufholt. So hätte Norris schon gewinnen müssen. Am Ende hätte Ocon den Briten fast eingeholt. Mit harten Reifen war er im Vorteil.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,73
Schon wieder eine Quali-Niederlage gegen Tsunoda. Der Start auf Soft-Reifen war eine Verzweiflungstat, die sich nicht auszahlte. Gasly kam lange nicht vom Ende des Feldes weg. Der 14. Platz im Ziel war Schadensbegrenzung.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 5,86
Am Ende des Jahres fuhr der Japaner noch ein paar starke Rennen. Abu Dhabi zählte dazu. Im Gegensatz zu Gasly schaffte er es ins Q2. Und er kämpfte fast das ganze Rennen um WM-Punkte. Am Ende verfehlte er sie um 5,4 Sekunden.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 7,10
Vettel verabschiedete sich würdig aus der Formel 1. Die Runden im Q1, Q2 und Q3 zählten zu den besten des Jahres. Vettel fuhr wie aufgedreht. Im Rennen brachte ihn die falsche Taktik um mehr Punkte. Der eine Zähler war mehr als verdient.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 6,55
Ein starkes Finish nach einem mittelmäßigen Auftakt. Am Samstag war Stroll gegen Vettel chancenlos. Das war sein Glück am Sonntag. Das Team setzte ihn auf zwei Stopps. Und das war schneller als einer. Platz 8 war der Lohn.



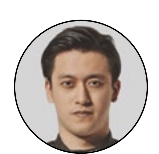
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,00
Der letzte Auftritt des Kanadiers war ordentlich. In der Qualifikation fehlten nur 26 Tausendstel auf Albon. Im Rennen wurde er Opfer einer Kollision mit Schumacher. Danach nahm Latifi wieder seinen Stammplatz am Ende des Feldes ein.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,00
In der Qualifikation reichte es nur für die letzte Startreihe. Dann katapultierte sich Albon mit einem Blitzstart vier Plätze nach vorn. Schritt für Schritt verbesserte sich der Williams-Pilot bis auf den 13. Platz. Mehr geht mit dem Auto nicht.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 6,95
In der Qualifikation war Bottas zu nett. Kollegen zwangen ihn fast zum Stillstand. Damit fiel die Reifentemperatur in den Keller. Die Startrunde war wie so oft ein Desaster. Bottas fiel ans Ende des Feldes. Das Rennen war auch keine Offenbarung.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 6,45
Zhou flog wie Bottas im Q1 raus. Gleicher Grund. Zu viel Verkehr in der Aufwärmrunde. Im Rennen taktierte Zhou mit einem späten zweiten Stopp gegen den Trend. Und feierte in den letzten zwei Runden „meine zwei besten Überholmanöver".



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,45
Wenn Schumacher nur etwas konstanter wäre. Brillant seine Qualifikation mit Platz 12, klar vor Magnussen. Im Rennen leistete sich Mick im Kampf mit Latifi einen unnötigen Fehler. Es reichte trotz Strafe noch für einen Rang vor seinem Teamkollegen.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,59
Magnussen verschwand in der Versenkung. Der 16. Startplatz war eine Enttäuschung. Auch der Start auf harten Reifen brachte keine Besserung. Magnussen kam aus dem hinteren Feld nicht raus und landete noch hinter Schumacher.

AUS DEM FAHRERLAGER

WELTMEISTER MIT ASTON
Fernando Alonso will noch einmal Weltmeister werden. Er glaubt fest daran, dass es mit Aston Martin möglich sein wird: „Sie haben die Leute, und sie bekommen neue Werkzeuge. Nächstes Jahr ist es noch zu früh. Aber die Basis ist gelegt. Ich weiß nicht, ob ich den Titel noch als Fahrer erlebe, aber wenn nicht, dann im Management. Auch das wird mich stolz machen. Weil ich dann mitgeholfen habe, etwas aufzubauen."

SIEGER TAUSCHEN HELME
Sein letztes Rennen begann für Sebastian Vettel mit wichtigen Aufgaben. Der vierfache Champ tauschte Helme mit Max Verstappen und dem jüngsten GP-Sieger im Feld. George Russell ist der 113. Fahrer in der Geschichte, der einen GP gewann.

TREKKING KOMPAKT
Sebastian Vettel hat vor dem GP Brasilien eine Öko-Trekkingtour rund um die Torres de Paine im Süden Chiles gemacht. Normalerweise dauert es acht Tage, das Bergmassiv mit den drei nadelförmigen Gipfeln zu Fuß zu umrunden. Vettel schaffte die 140 Kilometer in nur vier Tagen.

200 MAL MERCEDES
Lewis Hamilton bestritt in Abu Dhabi sein 200. Rennen für Mercedes. Kein Fahrer hat es länger bei einem Team ausgehalten. Die Reise begann 2013 mit Platz 5 in Australien. „Das ist ein Zeichen von Loyalität. Ich habe die Absicht, diese Partnerschaft weiter fortzusetzen", so Hamilton.


WILHELM

Hamilton: 200. GP mit Mercedes

SCHLAFEN STATT FEIERN
George Russells Feier nach seinem ersten GP-Sieg fiel bescheiden aus: „Erst waren da die ganzen Interviews, dann ein paar Drinks mit dem Team. Danach sind wir alle zum Flughafen gehetzt. Wir sind erst um drei Uhr morgens Richtung Abu Dhabi abgehoben. Ich war so kaputt, dass ich die ganze Zeit geschlafen habe. Leider wurde nichts aus der Party mit den Kollegen. Das halbe Feld war an Bord."

VERKAUFT IN 21 MINUTEN
Die Formel 1 eilt von einer Erfolgsmeldung zur nächsten. Die Tickets für den Grand Prix in Las Vegas waren trotz horrender Preise in 21 Minuten ausverkauft. Auch für den GP Brasilien 2023 gibt es keine Eintrittskarten mehr – ein Jahr vor dem Rennen.

GROSSES DINNER
Die Fahrer trafen sich am Donnerstag und Freitag zu zwei großen Abendessen in Abu Dhabi. Beim ersten Mal verabschiedeten sie Sebastian Vettel im Kreis der Kollegen. Beim zweiten Mal trafen sich die 20 Piloten der Königsklasse im Rahmen der Fahrervereinigung GPDA.

DER BOXENSTOPP-CHAMP
Zwei WM-Titel, die mit Abstand meisten Siege: Red Bull bestimmte die Formel-1-Saison. Auch bei den Boxenstopps war man Klassenprimus. Zum fünften Mal in Serie setzte sich der Konstrukteurs-Weltmeister in der Punktewertung der DHL durch.

WAS MACHT PORSCHE?
Porsche hört sich weiter um. Der letzte Anker für einen Einstieg 2026 könnte Williams sein. Nur fehlt die Infrastruktur, einen Motor selbst zu bauen. Für den Aufbau einer eigenen Schmiede ist Porsche ein Jahr zu spät dran.


FORMULA 1/TWITTER

Das letzte Klassentreffen 2022

KOMMENTAR

Der Rennleiter-Posten bei Ferrari war immer ein Schleudersitz. Angeblich steht er wieder einmal zur Disposition. Die Gazetta dello Sport berichtet von einem Austausch zwischen Mattia Binotto und Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur. Wenn das Italiens Sportbibel tut und das Dementi von Ferrari ziemlich leise ausfällt, dann könnte etwas dran sein, dass in Maranello der Haussegen schiefhängt. Es ist ein offenes Geheimnis, dass FCA-Chef John Elkann und Mattia Binotto keine engen Freunde sind. Angeblich wollte Elkann seinen Statthalter schon letzten Winter gegen Christian Horner und Andreas Seidl austauschen, was aber daran gescheitert ist, dass sich keiner den Spießrutenlauf in Maranello antun wollte. Zu Recht. Wenn Elkann so sprunghaft reagiert, dann hat auch der nächste Rennleiter nur eine


MOTORSPORT IMAGES

Vasseur für Binotto? Offenbar wackelt der Stuhl des Ferrari-Teamchefs

kurze Halbwertszeit. Egal, wie die Saison ausgeht: Ferrari hat einen guten Job gemacht. Man muss sich nur anschauen, wo das Team 2020 stand. Der F1-75 ist auf eine Runde so schnell wie der Red Bull. Dass er diese Qualität im Rennen verloren hat, liegt daran, dass Ferrari auf den Topspeed-Vorteil des Red Bull reagieren musste und sich damit eine instabile Aerodynamik und höheren Reifenverschleiß eingefangen hat. Und dass Red Bull zehn Kilogramm Gewichtsnachteil aufgeholt hat. Die Richtung bei Ferrari stimmt. Sie wird sich ins Gegenteil verkehren, wenn man jetzt wieder nach alter Tradition den Mann an der Spitze tauscht. Ferrari hat seit Jean Todt in 15 Jahren vier Teamchefs verschlissen. Mercedes und Red Bull keinen. Toto Wolff und Christian Horner haben die Rückendeckung ihrer Bosse, auch wenn es mal schlecht läuft. Ihr Erfolgsgeheimnis ist Konstanz in der Führungsebene. Das sollte Elkann eigentlich wissen. Die Ära Todt hat nur funktioniert, weil der 15 Jahre lang schalten und walten durfte. Und weil er seine Schlüsselfiguren Michael Schumacher, Ross Brawn, Rory Byrne und Tad Czapski mitbrachte. Wen bitte hat Vasseur von Sauber im Gepäck? ■



Michael Schmidt
Redakteur

Soll Binotto gegen Vasseur getauscht werden? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Ein neues Leben

In Abu Dhabi fiel für Sebastian Vettel die vorerst letzte Zielflagge. Aber war es wirklich die letzte? Vettel weiß es selbst nicht so genau. Er ist gespannt, was das neue Leben bringen wird und ob er dabei Entzugserscheinungen hat.

Von: **Michael Schmidt**

Das Ende war wie der Anfang. Sebastian Vettel holte einen Punkt. Wie beim Debüt 2007 in Indianapolis. Er durfte sich noch einmal über eine missglückte Strategie ärgern: „Die langsamste der Welt. Ein Stopp funktionierte nur an der Spitze.“ Nach dem Rennen bestand Vettel darauf, am Briefing teilzunehmen. Die Pflicht war ihm schon immer wichtig.

Mit Vettel geht nicht nur einer der erfolgreichsten Fahrer aller Zeiten, sondern auch ein Mensch. Die Erinnerungen seiner Kollegen sind eine Laudatio. „Ich werde nie vergessen, wie er letztes Jahr nach meinem Unfall in Silverstone vor meinem Motorhome auf mich gewartet hat, um mich nach meiner Rückkehr aus dem Krankenhaus zu fragen, wie es mir geht“, berichtet Max Verstappen. Charles Leclerc erinnert sich an seine Simulatorzeit bei Ferrari: „Da bekam ich plötzlich einen Brief von Seb, in dem er sich für meine Arbeit bedankt hat.“

Das neue Leben beginnt für den vierfachen Champion nicht mit dem Montag nach Abu Dhabi. Zunächst wird sich der Winter so anfühlen wie immer. „Ich werde erst im Februar merken, dass es für mich keinen Rennkalender mehr gibt. Das ist die Zeit, in der man sein Training intensiviert, die Fabrik besucht, um das neue Auto zu sehen. Ich bin ganz froh, dass diese Routinen verschwinden. Das wird mir helfen, mehr über mich zu lernen, weil dann ein Leben beginnt, mit dem ich nicht vertraut bin. In meinem alten Leben konnte mich nicht mehr viel überraschen. Vieles war Routine. Jetzt freue ich mich darauf, überrascht zu werden.“

> „In meinem alten Leben konnte mich nicht mehr viel überraschen. Vieles war Routine. Jetzt freue ich mich darauf, überrascht zu werden.“
>
> Sebastian Vettel

Vettel weiß nicht einmal, ob er sich den Saisonauftakt 2023 daheim auf der Couch am Fernseher anschaut. Er weiß nur, dass er in keinem Fall als TV-Experte oder in einer anderen Funktion in seinen alten Wirkungsbereich zurückkehrt. Es ist gut möglich, dass er den ersten Grand Prix verpasst. Dem „Spiegel“ gestand er: „Ich habe insgeheim die Erwartung an mich selbst, ohne die Formel 1 auszukommen. Mein Vorbild sind Menschen, die es geschafft haben, die nächste Tür aufzumachen und sich von ihrem alten Leben abzunabeln.“

Vettel gibt zu, dass er nicht zum ersten Mal über einen Rücktritt nachgedacht hat. Schon in seiner letzten Ferrari-Saison bedrängte ihn der Gedanke, ob es nach dem geplatzten Traum, mit Ferrari Weltmeister zu werden, nicht besser wäre, die Karriere zu beenden. Er hatte 2017 und 2018 so viel Energie in das Unternehmen Weltmeisterschaft gesteckt, dass es hart war, beide Male nur Zweiter hinter Lewis Hamilton zu werden. Und dann war da 2019 dieser junge Teamkollege Leclerc, der unbekümmert wie der junge Vettel aufgeigte und das Gefühl der Niederlage noch verstärkte. „Da stellte ich mir schon die Frage: ‚Macht es noch Sinn, weiterzufahren?‘“

Die Lehren im Mittelfeld

Doch da war noch die eine Frage, ob er es immer noch kann und wie es sein würde, wenn er wieder wie früher befreit von jeglichem Druck etwas aufbauen könnte.


Spalier für einen Großen: Die Formel 1 verneigt sich vor dem Fahrer mit den drittmeisten Grand-Prix-Siegen

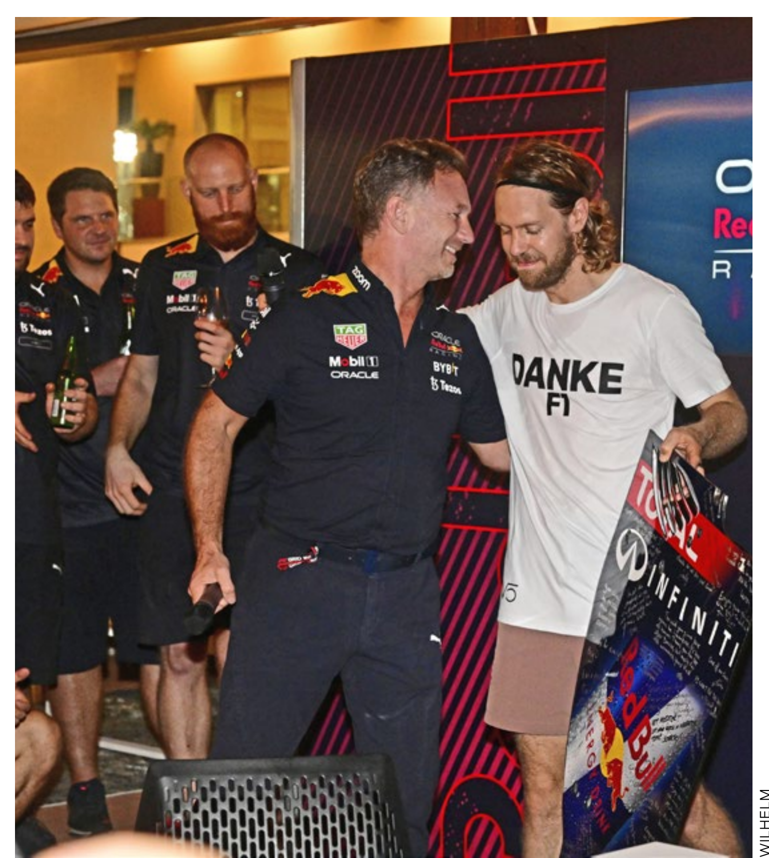
WILHELM

Und die wollte er für sich beantworten. Aston Martin als Nachfolger von Racing Point kam ihm gerade recht. Es war im Gegensatz zu Ferrari ein kompaktes, unpolitisches Team mit stetiger Aufwärtstendenz, das plötzlich zu Geld gekommen war. Doch der Plan ging nicht auf. Trotzdem möchte der 53-fache GP-Sieger die letzten beiden Jahre nicht missen. „Ich durfte viel lernen. Es ist ein anderes Rennen, wenn du nicht in den Top 10 startest. Viel hektischer als das an der Spitze, intensiver und unberechenbarer. Es hat mir auch gezeigt, dass der Einsatz der Teams im Mittelfeld genauso hoch ist wie bei den Topteams. Sie werden nur viel weniger dafür belohnt. Außerdem hat mir Aston Martin immer die Zeit und die Freiheit gegeben, meine Anliegen außerhalb der Rennstrecke zu vertreten."

Vettel verwandelte sich von einem Petrolhead in einen Umweltaktivisten, der plötzlich lieber Elektroautos fuhr als Zwölfzylinder. Auch diese neue Perspektive trug zum Rücktritt bei, weil es der 35-jährige Heppenheimer wenig konsequent fand, um die Welt zu reisen und schnell Auto zu fahren und gleichzeitig den bedenkenlosen Umgang mit den Ressourcen der Welt anzuprangern. Es stört ihn heute, diesen Widerspruch so spät erkannt zu haben. Jetzt hat er die Zeit dazu, sich in Projekte und Kampagnen einzuklinken und sie noch offensiver zu vertreten.

Vettel weiß ganz genau, dass die Familie und seine Interessen keine Vollbeschäftigung ersetzen können. „Am Anfang lasse ich die Dinge auf mich zukommen und schaue, was das mit mir anstellt. Aber irgendwann muss ich mir etwas suchen, das mich ausfüllt. Ein Ziel, das mich antreibt, so wie den Niki Lauda seine Fluglinie." Wenn er das nicht schafft, besteht die Gefahr, rückfällig zu werden. Hamilton prophezeit ihm jetzt schon ein Comeback: „Du wirst so wie Alonso zurückkehren. Die Formel 1 saugt dich einfach auf."

Vettel will das vermeiden. Er will in zwei Jahren zu sich sagen, dass er nicht abhängig geworden ist. Eine Rückkehr kann er dennoch nicht ausschließen. Vielleicht sogar in einer anderen Motorsportkategorie. Rallyefahren würde ihn reizen, wenn es nicht so weit weg wäre von dem, was er 28 Jahre lang getan hat. Widerstehen wird die größte Herausforderung sein: „Die Suche nach Perfektion, der Kick, das Adrenalin, der Wettkampf: Das wird mir fehlen. Wie stark, das werde ich herausfinden." Ross Brawn hat einen Vorschlag, der ihn nachdenklich machte: „Kandidiere als FIA-Präsident." ■



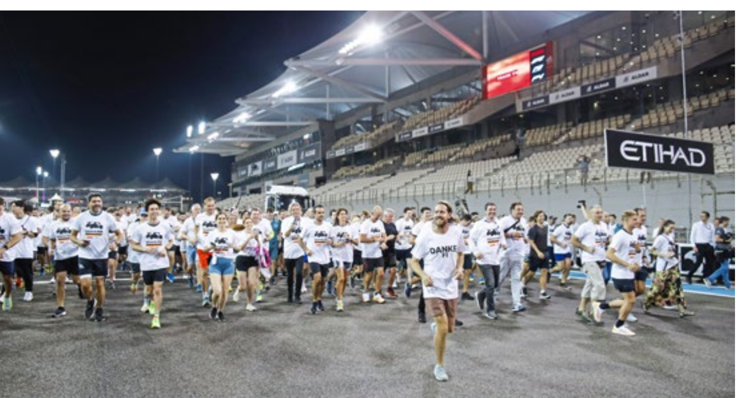
WILHELM

Danke, Seb! Danke, F1! Mit Red Bull feierte Vettel seine WM-Titel



WILHELM

Donuts zum Abschluss: Vettel lässt es auf Start-Ziel richtig qualmen



WILHELM

Am Samstagabend lud Vettel Wegbegleiter zu einem Streckenlauf ein

Formel 1

Muss Pérez zittern?

Max Verstappens verweigerte Stallregie für Sergio Pérez in Brasilien weitet sich für Red Bull zu einer echten Affäre aus. Weil dadurch ein Vorfall ans Licht kam, der unter der Decke bleiben sollte.

Von: **Michael Schmidt**

Es ging um Platz 6 beim GP Brasilien. Aus Sicht von Max Verstappen also um nichts. Trotzdem verweigerte er Sergio Pérez den Platztausch, obwohl der Teamkollege im Kampf um den zweiten WM-Platz jeden Punkt brauchte. Verstappen gab als Grund „eine alte Sache, die früher in der Saison passiert ist“, an.

Aus dem Umfeld des Weltmeisters drang schnell durch, dass es sich um die Qualifikation des GP Monaco gehandelt hat, in der Pérez in der Portier-Kurve absichtlich einen Unfall inszeniert haben soll, um seinen dritten Startplatz hinter den beiden Ferrari zu sichern. Red Bull und Pérez dementierten zwar schnell, doch der Schaden war angerichtet. Andere Teams und Hobby-Analysten präsentierten Telemetriedaten und TV-Bilder, die eine Absicht beweisen sollen. Warum haben sie das nicht sofort gemacht, wenn es so auffällig war? Die FIA will trotz des Verdachts keine Untersuchung einleiten. Dazu bräuchte es eindeutige Beweise, eine beglaubigte Zeugenaussage oder ein Geständnis. ■


XPB

Verschwörungstheorien um Pérez, der noch nicht auf der Anklagebank sitzt

Formel 1

300 000 pro Sprint

Die F1-Kommission hat beschlossen, die Kostendeckelpauschale für Sprints zu verdoppeln. Pirelli will Klarheit für 2025. Reifenentwicklung macht nur Sinn, wenn es eine Perspektive gibt.

Von: **Michael Schmidt**

Es war eine der längsten Sitzungen der Formel-1-Kommission aller Zeiten. Teamchefs, FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem und Formel-1-Chef Stefano Domenicali tagten in Abu Dhabi dreieinhalb Stunden zu drängenden Fragen zur Zukunft. Wegen der Mehrbelastung durch die sechs Sprints steigt der Kostendeckel von 150 000 auf 300 000 Dollar pro Sprintrennen.

Nach Temperaturproblemen bei den Testfahrten der 2023er Reifen verständigte man sich darauf, dass die Reifen nächstes Jahr vor Gebrauch zwei Stunden lang auf 70 Grad vorgeheizt werden dürfen. Ursprünglich angestrebt waren drei Stunden lang 50 Grad in den Heizdecken. Das Ziel bleibt weiter, ab 2024 ganz auf Heizdecken zu verzichten.

Pirelli will aber Klarheit darüber, wer nach Vertragsablauf Ende 2024 das Feld versorgt. Man will nicht Geld in die Reifenentwicklung investieren und dann feststellen, dass ab 2025 ein anderer Hersteller den Zuschlag bekommt. Deshalb will die FIA die Ausschreibung für 2025 ein Jahr früher starten. Pirelli könnte dabei Konkurrenz von Hankook bekommen. Bin Sulayem versprach zudem, dass die Kostendeckel-Buchprüfung im zweiten Jahr früher abgeschlossen wird: „Wir können nicht wieder bis Oktober warten. Deshalb werden wir drei neue Prüfer einstellen.“ Die Teams signalisierten, dass sie ihre Berichte 2023 schon einen Monat früher abliefern wollen, also bereits im Februar. ■



WILHELM

Sprints, Reifen, Heizdecken, Budget-Cap: Es gab viel zu besprechen

NACHRICHTEN

SPRINTS STEHEN FEST
Fünf der sechs Sprint-Orte stehen fest. Die Formel 1 und die FIA haben neben kommerziellen Interessen darauf geachtet, dass die Mini-Grands-Prix auf Strecken stattfinden, auf denen man überholen kann. Das sind Baku, Spielberg, Spa, Austin und Interlagos. Mit Katar wird noch verhandelt. Dort spricht die Formel 1 mit dem Veranstalter noch über den Preis.

FERRARI BLOCKT
Auch die zweite Einschreibefrist für die Motoren verstrich ohne Konsequenzen für die Hersteller, die sich für 2026 noch nicht eingeschrieben haben. Nach Audi haben nun auch Mercedes und RB Powertrains die Nenngebühr entrichtet. Renault will nächste Woche folgen. Ferrari dagegen blockt. Maranello macht sich Sorgen, ob die FIA den Budgetdeckel für Motoren überwachen kann und kritisiert den Bonus für Neueinsteiger.

MICK ZU MERCEDES
Nico Hülkenberg wird Mick Schumacher bei Haas ersetzen. Der Rheinländer unterschrieb für ein Jahr plus Option. Mercedes macht Schumacher Hoffnungen, dass er als Reservefahrer andocken kann. Toto Wolff: „Wir werden uns, falls gewünscht, um Mick kümmern. Er verdient einen Platz in der Formel 1. Es zahlt sich aus. Unsere bisherigen Reservefahrer De Vries und Vandoorne haben bei anderen Teams einen Platz gefunden.“

RED BULL MIT FORD?
Honda wird sich auf Verdacht in die neue Motorformel ab 2026 einschreiben. Möglicherweise separat von Red Bull. Die Japaner wollen nicht nur Elektropartner sein, sondern den kompletten Antrieb bauen. Dann müssten sie sich ein neues Team suchen. Für RB Powertrains gibt es schon einen neuen Interessenten: Es soll sich um den US-Hersteller Ford handeln.


PORSCHE

Fortschritt auf Raten

Am 14. Januar startet die Formel E in die lang ersehnte Ära der dritten Auto-Generation. Während bei der Technik weiterhin große Fragezeichen existieren, steht seit Freitag endlich das sportliche Reglement. Darin finden sich einige Überraschungen.

Von: **Philipp Körner**

Rundendistanzen statt Zeitlimit, Schnelllade-Boxenstopps und das Ende des unbeliebten Fanboost: Wie angekündigt haben die Formel-E-Bosse ihr Sportgesetz ein weiteres Mal intensiv überarbeitet. Mit den Anpassungen will die Elektro-Serie den Teams neue strategische Freiheiten geben und so das Potenzial der dritten Auto-Generation besser ausschöpfen.

Umstrittene Lade-Stopps

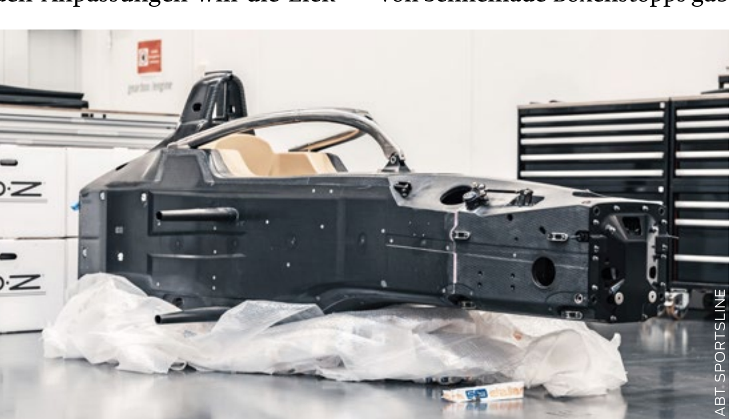
Ab dem Saisonauftakt in Mexiko absolvieren die 22 Fahrer wieder Rundendistanzen. Zuletzt liefen die Rennen über 45 Minuten plus eine Runde. Trotz des Konzeptwechsels wird es weiterhin eine Verlängerung nach vorangegangenen Neutralisierungen geben. Die Rennleitung wird wie zum Beispiel aus dem Tourenwagen-Sport bekannt extra Umläufe addieren. Mit der „Nachspielzeit“ soll gewährleistet werden, dass die Teams bis zum Ende Energiemanagement betreiben müssen.

Obwohl es schon seit längerer Zeit Gerüchte zur Einführung von Schnelllade-Boxenstopps gab und CEO Jamie Reigle sogar öffentlich mit der Idee kokettierte, kommt die Ankündigung des „Attack Charge“ zumindest in dieser Form überraschend: Die Meisterschaft erklärt, dass das neue Strategie-Feature nur bei „ausgewählten Rennen im späteren Saisonverlauf“ verwendet werden wird. Der nicht erklärte Grund für die verspätete Einführung ist ein andauerndes, größeres Problem mit der Einheitsbatterie von Williams Advanced Engineering, welches die Teams feldübergreifend bei den Tests zurückwarf. Florian Modlinger, Gesamtprojektleiter bei Porsche, berichtet: „Wir haben sehr früh losgelegt und es lief gut an. Dann haben sich die Probleme mit den Einheitsbauteilen gehäuft, die uns Stunden, halbe Tage und Tage Testzeit gekostet haben. Das hat sich so durch die gesamte Vorbereitungsphase gezogen.“ Porsche sah eine nachträgliche Ergänzung der Schnelllade-Boxenstopps auch deshalb kritisch und wünschte sich lieber ein konstantes Regelwerk. Da Tests jedoch die grundsätzliche Funktionalität des Schnelllade-Konzepts bestätigt haben und eine baldige Lösung des Problems in Aussicht gestellt wurde, peilt die Serie trotzdem das Debüt in der neunten Saison an.

Stilles Fanboost-Ende

Für die verpflichtenden Schnelllade-Boxenstopps setzt die Formel E 30 Sekunden an. In dieser Zeit können vier Kilowattstunden in die Batterie fließen, welche dann in zwei „erweiterten Attack-Mode-Phasen“ verfeuert werden dürfen. Der Service mit eindrucksvollen 600 kW starken Ladegeräten ersetzt in den ausgewählten Rennen die Fahrt über die Aktivierungsschleifen. Im Attack Mode springt die Leistung der Gen3-Renner dann von 300 kW auf 350 kW – also 476 PS. Für die Boxenstopps gibt es wie beispielsweise im GT3-Bereich ein definiertes Fenster.

Zusätzlich zu den beiden großen Änderungen justierte die Formel E auch einige Details. So kündigte man an, den seit Beginn umstrittenen Fanboost nicht mehr zu nutzen. Die über eine Online-Fanwahl vergebene Zusatzleistung hatte zwar in einigen Rennen durchaus Auswirkungen auf das Renngeschehen, aber blieb in der Gesamtheit ein farbloses, angezweifeltes Gimmick. Zudem müssen die Teams nun mindestens zweimal im ersten Training Rookies einsetzen. Die E-Meisterschaft betont, dass explizit Nachwuchsfahrer mit dieser Initiative gefördert werden sollen. ■


ABT SPORTSLINE

Auslieferung ins Allgäu: Abt hat Ende Oktober sein Chassis erhalten


MASERATI

Deutschsprachiges Maserati-Duo: Maximilian Günther und Edoardo Mortara



RED BULL

Iwasa rettet im Hauptrennen acht Zehntel Vorsprung vor Drugovich ins Ziel

Meister geschlagen

Neben der Königsklasse feierte auch die zweite Liga in Abu Dhabi ihr Finale. Dabei konnten vor allem zwei Red-Bull-Junioren glänzen – und Champion Felipe Drugovich.

Von: **Tobias Grüner**

Mehr als zwei Monate mussten die Nachwuchstalente der Formel 2 auf den Schlussakt warten. Große Spannung herrschte vor dem letzten Tanz in Abu Dhabi aber nicht mehr. Felipe Drugovich wurde bekanntlich schon Mitte September in Monza zum König der Saison gekrönt. Für den großen Dominator, der inzwischen beim Formel-1-Team von Aston Martin angedockt ist, ging es nur noch darum, dem Gala-Jahr ein Sahnehäubchen aufzusetzen.

Etwas angespannter erlebte Logan Sargeant das Finalwochenende. Der US-Amerikaner hat sich bereits das F1-Stammcockpit bei Williams ergattert. Es fehlte nur noch die Superlizenz. Um die nötigen 40 Punkte für den Formel-1-Führerschein einzufahren, musste er die Saison mindestens auf Rang 7 der Teamwertung abschließen.

In Abu Dhabi sah man auch einige neue Gesichter in der Nachwuchsklasse. Formel-3-Vizemeister Zane Maloney übernahm das Trident-Cockpit von Calan Williams. Dazu feierte noch Juan-Manuel Correa sein Comeback. Der 23-Jährige war im August 2019 in den tödlichen Unfall von Anthoine Hubert in Spa-Francorchamps verwickelt. Nach vielen Operationen, einer langen Rekonvaleszenz und zwei Jahren in der Formel 3 meldete sich der Halb-Ecuadorianer wieder zurück in der zweiten Liga. „Es fühlt sich an, als wäre ich wieder nach Hause gekommen“, strahlte Correa, der David Beckmann bei Van Amersfoort Racing ersetzte. Am Ende konnten aber weder Maloney noch Correa etwas Zählbares aus Abu Dhabi mitnehmen.

XPB

Meister Drugovich half MP-Motorsport auch zum Gewinn der Teamwertung

Lawson gewinnt Sprint

Im Qualifying hinterließ vor allem Ayumu Iwasa Eindruck. Nach Budapest feierte der japanische Red-Bull-Junior seine zweite Pole-Position des Jahres und ließ sich dafür zwei Bonuspunkte gutschreiben. Roy Nissany sorgte knapp dahinter für eine reine erste DAMS-Startreihe. Logan Sargeant legte mit der sechstschnellsten Zeit den Grundstein dafür, dass in puncto Superlizenz nichts mehr anbrennen sollte.

Beim Sprint am Samstag, der in umgekehrter Top-10-Reihenfolge gestartet wurde, eliminierten sich zwei von Sargeants direkten Konkurrenten schon in der zweiten Kurve. Enzo Fittipaldi und Jehan Daruvala hatten sich im Startgetümmel verhakt und waren so heftig in die TecPro-Barrieren eingeschlagen, dass die Rennleitung rote Flaggen schwenken ließ, um das Chaos zu beseitigen. Nach dem fliegenden Neustart kontrollierte zunächst Pole-Setter Richard Verschoor das Geschehen. Doch dank eines besseren Reifenmanagements erhöhte Verfolger Liam Lawson immer mehr den Druck und ging in Runde 10 schließlich vorbei. Auch Drugovich lieferte eine starke Leistung ab. Von Startplatz 6 kämpfte sich der Meister noch auf den dritten Podiumsplatz nach vorne.

Iwasa schlägt Drugovich

Auch am Sonntag machte der Brasilianer direkt Attacke. Von Startplatz 4 schob sich Drugovich schon auf den ersten Metern an Dennis Hauger vorbei. Der erste DAMS-Pilot war auch kein großer Gegner. Roy Nissany musste sich in Runde 7 geschlagen geben und fiel am Ende noch bis auf Rang 10 zurück. In Runde 14 attackierte Drugovich auch den führenden Iwasa, kam aber am Ende der langen Geraden mit so viel Überschuss angeflogen, dass er die Kollision nur mit einem Ausweichmanöver verhindern konnte. „Davon musste ich mich erst einmal erholen. Das hat mich viel Zeit gekostet", erklärte der MP-Pilot später. In den letzten beiden Runden machte er sich erneut im Rückspiegel von Iwasa breit, doch der Japaner wehrte alle Angriffe robust ab und rettete acht Zehntel Vorsprung ins Ziel. Drugovich konnte sich damit trösten, dass er MP Motorsport mit seinen zwei Podiumsplätzen die Meisterschaft in der Teamwertung bescherte – acht Punkte vor Carlin.

Neben Drugovich sammelte auch Lawson zwei Pokale. Der Red-Bull-Junior, der 2023 in die japanische Super Formula wechseln wird, kämpfte sich dank eines frühen Boxenstopps und einigen starken Überholmanövern bis auf Rang 3 nach vorne. Gerne hätte man gesehen, ob Jack Doohan noch einen Angriff auf das Podium geschafft hätte. Der Australier war auf der Alternativ-Strategie unterwegs und wollte nach dem Wechsel auf weiche Reifen gerade zur Schlussattacke blasen, als sich sein linkes Vorderrad in Kurve 2 löste.

Für Logan Sargeant gab es zwar keine Trophäen, die Plätze 5 und 6 reichten am Ende aber für Platz 4 in der Meisterschaft und die erhoffte F1-Superlizenz. Damit ist nun auch das letzte F1-Stammcockpit für 2023 vergeben. Was das Fahrerfeld in der nächsten Formel-2-Saison angeht, wurden auch schon einige Weichen gestellt. Enzo Fittipaldi wird 2023 für Carlin auf Punktejagd gehen, Dennis Hauger wechselt zu MP Motorsport, das Prema-Team besteht aus Oliver Bearman und Frederik Vesti, und Ralph Boschung hat seinen Vertrag bei Campos verlängert. Nach einer verletzungsgeplagten Saison ging der Schweizer beim Finale leer aus. Nach Platz 17 im Sprint wurde der 25-Jährige im Hauptrennen schon in Runde 1 von Correa unsanft ins Aus geboxt. ■

ABU DHABI, SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	71.53,868 min
2.	Richard Verschoor	+ 7,943 s
3.	Felipe Drugovich	+ 8,803 s
4.	Dennis Hauger	+ 14,937 s
5.	Amaury Cordeel	+ 15,449 s
6.	Logan Sargeant	+ 15,938 s
7.	Jack Doohan	+ 16,501 s
8.	Roy Nissany	+ 17,313 s
9.	Théo Pourchaire	+ 17,579 s
10.	Marcus Armstrong	+ 17,968 s

ABU DHABI, RENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	57.02,908 min
2.	Felipe Drugovich	+ 0,830 s
3.	Liam Lawson	+ 1,348 s
4.	Dennis Hauger	+ 13,440 s
5.	Logan Sargeant	+ 14,064 s
6.	Amaury Cordeel	+ 15,719 s
7.	Richard Verschoor	+ 18,162 s
8.	Jüri Vips	+ 20,279 s
9.	Marcus Armstrong	+ 20,684 s
10.	Roy Nissany	+ 22,181 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	265
2.	Théo Pourchaire	164
3.	Liam Lawson	149
4.	Logan Sargeant	148
5.	Ayumu Iwasa	139
6.	Jack Doohan	128
7.	Jehan Daruvala	126
8.	Enzo Fittipaldi	126
9.	Frederik Vesti	117
10.	Dennis Hauger	115



MOTORSPORT IMAGES

Für Logan Sargeant ging es nur um die nötigen Punkte für die F1-Superlizenz



MOTORSPORT IMAGES

Liam Lawson verabschiedete sich mit zwei Pokalen aus der Formel 2



XPB

Sauber-Junior Théo Pourchaire fiel im Hauptrennen mit Defekt aus


MOTORSPORT IMAGES

Ralph Boschung geht 2023 mit Campos in sein siebtes Formel-2-Jahr

Fortsetzung folgt?

Der Schein trügt: Trotz voller Tribünen herrscht eine pandemische Ausnahmesituation in Macau

MACAU GRAND PRIX

Nach zwei regional geprägten Pandemie-Ausgaben kehrten in diesem Jahr etliche internationale Stars nach Macau zurück. Obwohl die Sehnsucht nach dem Vor-Corona-Spektakel mit Formel 3, GT World Cup und Co. gigantisch ist, bleibt der Weg zum Status quo extrem hürdenreich.

Von: **Philipp Körner**

Macau ist eine Stadt der Extreme. Egal ob bei der Politik, bei der Historie oder natürlich auch beim Sport: Die Zocker-Stadt am Perlflussdelta vereint unzählige Widersprüche. Genau dieser Reiz machte den Macau Grand Prix zu einer der verehrtesten Veranstaltungen des Rennsports. Spätestens dank der Formel-3-Triumphe von Ayrton Senna und Michael Schumacher gilt der 6,12 Kilometer lange Guia Circuit als legendäre Talentschmiede für den weltweiten Renn-Nachwuchs. Seine radikale Ader wurde erst wieder 2018 deutlich, als Sophia Flörsch mit unvorstellbarem Glück einen brutalen Abflug in der berüchtigten Lisboa-Kurve überlebte.

Ab dem Beginn der Pandemie wurde die internationale DNA des 1954 begründeten Grand Prix jedoch zu seiner größten Gefahr: Strikte Quarantäne-Vorgaben – aktuell sind es sieben Tage – halten die meisten Renn-Reisenden davon ab. Die Formel 3 musste wiederholt absagen. Während die professionellen Teams aus der Vierrad-Szene neben den mit der Quarantäne verbundenen Kosten die weiterhin schwierige Logistik als Hauptgründe anführen, gibt es in den Reihen der Motorrad-Stars (siehe Seiten 38 und 39) auch eine sehr volksnahe Begründung für einige Absagen: Nach der abgelaufenen Saison seien schlicht nicht mehr genügend Urlaubstage dafür übrig.

Null-Covid-Strategie

Im Mittelpunkt dieser misslichen Lage steht die Null-Covid-Politik in China, welche trotz gewisser Ausnahmen auch in der Sonderverwaltungszone Macau mit Härte durchgesetzt wird. Im Juli führten beispielsweise 71 Neuinfektionen zu einem drastischen Lockdown in der bald 700 000 Einwohner umfassenden Großstadt. Am 1. November musste sich die gesamte Bevölkerung einem Massentest unterziehen. Wie im Sommer wurden Casinos als Ort von Infektionen identifiziert – ein Super-GAU für das am Tropf der Glücksspiel-Industrie hängende Macau.

Die regelmäßigen Nachrichten aus China über steigende Zahlen und neue Shutdowns zeigen so deutlich, wie kompliziert es im Moment um die Zukunft des Macau Grand Prix steht. Experten sehen zwar Bemühungen um eine Justierung der Strategie dank eines größeren Fokus auf Impfungen. Eine vorsichtige Prognose von Oxford Economics erkennt aber erst ab der zweiten Hälfte 2023 ein potenzielles Ende


MACAU GRAND PRIX

Lokalmatador: Der Macauer Andy Chang setzte sich in der Formel 4 durch


MERCEDES

Comeback-Star: Mercedes-Mann Maro Engel siegte im GT Cup

!

Alle Seiten wollen den Macau Grand Prix wieder zu einer Weltveranstaltung machen. Die anhaltend strengen Pandemie-Auflagen verhindern jedoch seriöse Planungen.

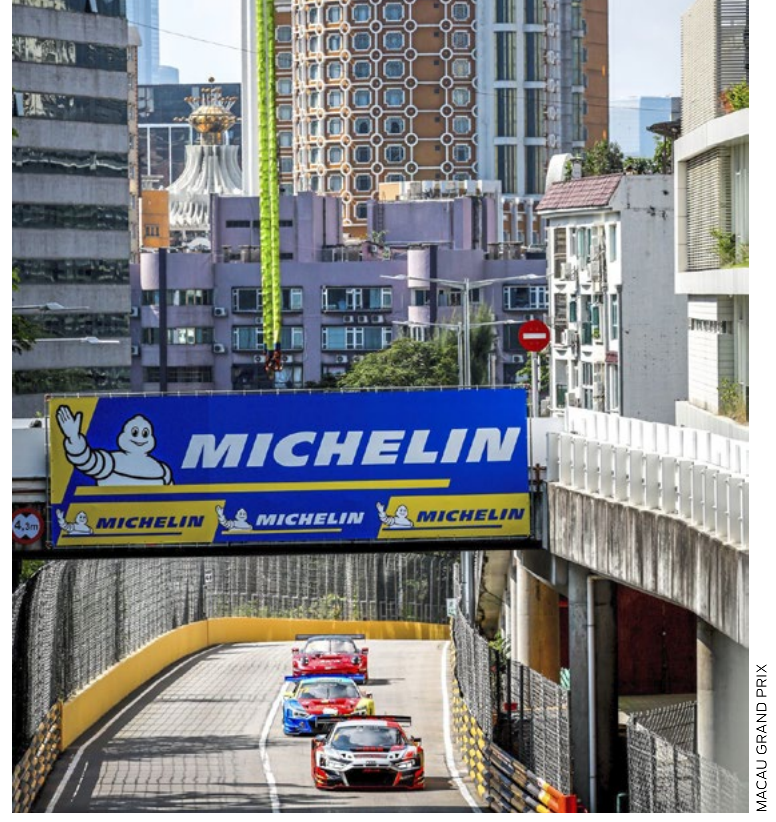
der Strategie. Das Institut warnt jedoch für den Moment: „Aus der epidemiologischen und politischen Perspektive glauben wir nicht, dass das Land bereit dafür ist, sich wieder zu öffnen."

Welt-Motorsport im Wandel

Vorerst verharren alle Beteiligten damit weiter in der Warteschleife. Trotzdem gibt es keine Anzeichen dafür, dass sich die Liebe für den Klassiker abschwächt. Zwar formulierte sich kürzlich erstmals eine Art politische Opposition gegen das Event, und auch das Glücksspiel geriet stärker in den regulatorischen Blick der Behörden aus Beijing. Doch gerade hier liegt eine gewaltige Chance: Die aufgezwungene Diversifikation und der Fokus auf allgemeineren Tourismus liefert zahlreiche Argumente für eine Zukunft. Für dieses Jahr wurde deswegen sogar das Budget aufgestockt.

Eine ähnliche Treuebekundung gab es kürzlich von der FIA und ihren Partnern. GT3-Gründervater Stéphane Ratel ließ ausrichten: „Das GT-Rennen ist im Sprintbereich vom Stellenwert vergleichbar mit dem 24h-Rennen in Spa im Langstreckenbereich – beide bilden auch in globaler Perspektive die absolute Spitze. Das ist der Grund, warum ich die Hoffnung habe, dass der Macau GP ein großes Comeback feiern wird, sobald die Reise- und Quarantäne-Beschränkungen gefallen sind." Pun Weng Kun, Koordinator des Renn-Kommitees, erklärte regionalen Medien: „Die FIA hat uns unmissverständlich ausgerichtet: Wenn es die Auflagen erlauben, will sie dafür sorgen, dass die Formel 3 und der GT World Cup zurückkehren."

Was zweifelsohne vielversprechend klingt, sollte aber mit einer gewissen Vorsicht gelesen werden. Auch wenn die Bereitschaft existiert, wird sie nicht zum selbsterfüllenden Wunsch. Da die motorsportliche Winterpause durch Veranstaltungen wie die IGTC zu einer Sache der Vergangenheit wurde, stellt sich der Grand Prix mittlerweile einer größeren, meist günstigeren Konkurrenz. An seinen Reiz kommt allerdings niemand heran. ■



MACAU GRAND PRIX

Weltenwandler: Der Guia Circuit verbindet Vergangenheit und Moderne

Engel zum dritten Mal

In zwei actionreichen GT-Rennen behielt Maro Engel die Nerven und profitierte von ungewöhnlichen Problemen seiner Konkurrenz.

Von: **Philipp Körner**

Betrachtet man nur die Spitze des diesjährigen GT-Felds, könnte man fast meinen, dass alles so wie früher ist: Mit Maro Engel (Mercedes), Raffaele Marciello (Mercedes) und Edoardo Mortara (Audi) hatten gleich drei internationale GT- bzw. Macau-Spezialisten die siebentägige Quarantäne auf sich genommen. Dazu kam der Schweizer Alexandre Imperatori (Porsche), für den Hongkong jedoch eine zweite Heimat ist. Im Zuge des quasi „Welt-Comebacks" nach zwei Pandemie-Ausgaben hatte sich somit reichlich Star-Power eingefunden.

Bereits die Qualifikation war dementsprechend ein intensiver Schlagabtausch: Maro Engel und Edoardo Mortara zeigten vor allem in der zweiten Sitzung, warum sie als Ausnahmekönner auf den 6,12 Kilometern gelten. Am Ende war es Mortara, der sich die Pole-Position sicherte. Der auf eine Runde noch etwas zurückhängende Marciello wurde Dritter. Imperatori platzierte seinen Porsche auf dem vierten Platz.

Schon vor dem Start des ersten Rennens gab es dramatische Szenen: Obwohl noch ein rotes Licht auf der Startampel leuchtete, folgte Mortara dem bereits aufbrechenden Safety Car. Irritiert von dem Missverständnis, stoppte die Rennleitung das restliche Feld. Mortara ordnete sich nach seiner „privaten Einführungsrunde" wieder auf der Pole ein, musste dort aber das Feld vorbeiziehen lassen.

Direkt beim Start des deswegen nur noch sieben Runden langen Rennens setzte sich das Unheil fort: In der Anfahrt zur ersten Kurve verhakten sich vier Mittelfeld-Autos und sorgten durch ihren „Big One" für eine Rennunterbrechung. Nach dem Restart dominierte Maro Engel, sein bewusst vorsichtig agierender Verfolger Marciello („keine Dummheit nach sieben Tagen Quarantäne") wurde Zweiter. Komplettiert wurde das Podium vom Chinesen Ling Kang (Lamborghini), der nach dem Anfangschaos Mortara und Imperatori hinter sich halten konnte.

Bitteres Marciello-Problem

Beim Hauptrennen schien Marciello seine Scheu allerdings abgelegt zu haben und sprang mit einer harten Gangart in den ersten beiden Kurven auf Platz 1. Der zweite Macau-GT-Erfolg nach 2019 rückte für den gebürtigen Zürcher so in greifbare Nähe. In der zweiten Runde rutschte er dann völlig überraschend in der Melco-Haarnadel geradeaus. Was nach einem schmerzhaften Fahrfehler aussah, stellte sich später als mechanisches Problem heraus. Maro Engel spurtete von da an seinem dritten Sieg nach 2014 und 2015 entgegen. Mortara blieb zwar eng dran, konnte aber seinen Fehler des Vortages nicht mehr richten. Alexandre Imperatori beendete das Wochenende auf Platz 3. ■

QUALI-RENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Maro Engel	32.16,063 min
2.	Raffaele Marciello	+ 0,806 s
3.	Ling Kang	+ 9,017 s
4.	Edoardo Mortara	+ 9,276 s
5.	Alexandre Imperatori	+ 9,922 s
6.	Wei An Chen	+ 10,700 s
7.	Chien Shang Chang	+ 36,212 s
8.	Qi Ren Liu	+ 45,454 s
9.	Andy Zheng	+ 1.08,762 min
10.	Ian Veng Leong	+ 1.18,412 min

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Maro Engel	23.21,295 min
2.	Edoardo Mortara	+ 0,760 s
3.	Alexandre Imperatori	+ 2,041 s
4.	Ling Kang	+ 4,364 s
5.	Wei An Chen	+ 4,814 s
6.	Adderly Fong	+ 5,501 s
7.	Chien Shang Chang	+ 9,961 s
8.	Qi Ren Liu	+ 17,823 s
9.	Andy Zheng	+ 23,478 s
10.	Rui Hua Wu	+ 23,959 s



Start in eine bessere Zukunft? Die NLS muss reagieren, um nicht noch mehr Starter zu verlieren

NLS

Neue Führungsriege

In der Nürburgring Langstrecken-Serie kochte die Stimmung schon seit Wochen hoch. Nun hat es geknallt. Die bisherigen Chefs haben im Rahmen der Jahreshauptversammlung ihren Rücktritt verkündet. Der Rennfahrer und Unternehmer Mike Jäger ist der neu gewählte NLS-Häuptling. Mit Karl Mauer steht ihm ein Berater zur Seite, der die Serie als Ex-Boss bestens kennt.

Von: **Bianca Leppert**

Es war eine Frage der Zeit, bis Köpfe rollen. So haben es zumindest die Insider in der Nordschleifen-Szene gesehen. Jetzt ist es passiert. Klar war: Die Nürburgring Langstrecken-Serie benötigt in ihrer Krise rund um die schwindenden Starterzahlen von unter 100 Teilnehmern entweder einen kompletten personellen Neustart, oder die Abwärtsspirale würde sich ohne Kurswechsel noch weiter nach unten drehen.

Nun verkündeten Ralph-Gerald Schlüter (Generalbevollmächtigter der VLN), Michael Bork (Leiter Sport und Renndirektor), Volker Strycek (Leiter Technik) und Frank Taller (Stellvertretender Leiter Sport) ihre Ämter auf eigenen Wunsch mit sofortiger Wirkung niederzulegen. Damit tritt die komplette Führungsebene ab. Michel Pathe leitet weiter die Geschicke der VLN VV, die für die Vermarktung zuständig ist.

Jäger und Mauer als Duo

Nachfolger von Schlüter an der Spitze der Serie wird Mike Jäger. Der 51-Jährige selbstständige Unternehmensberater und Rennfahrer, der viele Jahre bei Racing One im GT3-Ferrari am Start war, wurde im Rahmen der Jahreshauptversammlung am 16. November einstimmig zum neuen Geschäftsführer der VLN Sport GmbH & Co. KG gewählt.

An seiner Seite wird zukünftig ein alter Bekannter mitmischen: Karl Mauer, der von 2011 bis 2017 an der Spitze der VLN stand und eigentlich seinen Ruhestand genossen hatte, kommt als Berater zurück. Wer die weiteren Posten übernehmen wird, soll zeitnah verkündet werden.



BR FOTO

Neuer alter Berater: Karl Mauer kehrt an die Nordschleife zurück



BR FOTO

Unternehmer und Rennfahrer: Mike Jäger ist der neue NLS-Chef

Die Weichen für den Erdrutsch wurden bereits eine Woche zuvor gestellt. Am Sonntag nach dem Finale setzten sich die neun ausrichtenden Automobilclubs, die VLN Sportleitung und Rennleiter, die VLN Technikleitung und Technischen Kommissare sowie die Geschäftsführungen der VLN Sport und VLN VV zusammen und ließen öffentlichkeitswirksam verlauten: Es muss was passieren.

Grundlage war die Auswertung einer Teilnehmerumfrage, die vor allem mangelnde Kundenfreundlichkeit als Kritikpunkt hervorbrachte. Sowohl Bork als Rennleiter stand dabei für seine Entscheidungen in der Kritik als auch die teils nicht einheitlichen Entscheidungen der Technischen Kommissare.

Die erste Umwälzung, die noch am Abend vor der Jahreshauptversammlung durchsickerte, war der Rücktritt von Bork. Schlüter legte sein Amt offiziell aus familiären Gründen nieder. Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring hatte bereits auf den Rücktritt von Bork reagiert.

Krisen-Management

„Konsequente Kundenorientierung, größere Kostensensibilität und klare Rückbesinnung auf den Endurance- und Breitensport-Charakter: Die notwendigen Maßnahmen, um die NLS in die Zukunft zu führen, hätten wir gerne mit ihm vorangetrieben“, hieß es in einem Statement der ILN des Vorsitzenden Martin Rosorius. Und weiter: „Die VLN und mit ihr der Langstrecken-Rennsport auf dem Nürburgring stecken in einer Krise. Die ILN hat in einem ersten Schritt umfangreiche Lösungsansätze erarbeitet, die wir den handelnden Personen bereits überreicht haben.“ Welche das genau sind, ist bisher aber noch nicht öffentlich gemacht worden.

„Der Ernst der Lage und die Notwendigkeit, dringend Gegenmaßnahmen zu ergreifen, ist endlich bei den Akteuren angekommen. Nun muss die VLN beweisen, dass sie sich neu organisieren und die anstehenden Probleme lösen kann.“ ■



Die Peugeot 9X8 werden immer schneller. Was fehlt, sind die Resultate im Rennen

PEUGEOT

Verleiht Flügel?

Der Peugeot 9X8 sorgte vor seinem WM-Debüt in Monza für viel Wirbel, denn der hübsche Prototyp kommt ohne Heckflügel aus. Nach drei Rennen sind die Speed-Fortschritte unübersehbar, aber noch fehlen die Resultate. Beim WM-Finale in Bahrain nahmen wir die Peugeot-Bosse ins Kreuzverhör.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Peugeot 9X8 betrat im Juli in Monza wie ein Star-Mannequin mit wiegendem Schritt die Bühne der Sportwagen-WM: Elegantes Outfit, überzeugender Marken-Auftritt, spektakuläre Akzente wie der fehlende Heckflügel. Im Vergleich kommen die anderen Autos aus der Hypercar-Topklasse wie biedere Stangenware daher. Der ikonische Peugeot wurde zu Recht für seine Andersartigkeit und Radikalität gepriesen.

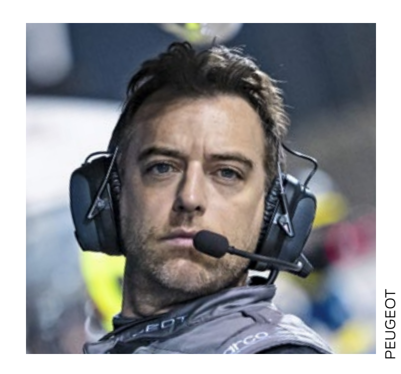
Doch zum Ikonenstatus gehört im Motorsport zwingend auch der Erfolg. Nach drei Starts bei den WM-Läufen in Monza, Fuji und Bahrain fehlen bisher zählbare Resultate. Nicht mal ein Podestplatz steht zu Buche, trotz der überschaubaren Feldgröße.

Speed-Gewinn seit Monza

Im Gespräch mit den Peugeot-Verantwortlichen in Bahrain schälten sich zwei Kernthemen heraus, die gesondert bewertet werden müssen: Performance bezogen auf Rundenzeit sowie die Renn-Leistung und die operative Einsatzseite.

Beginnen wir mit der Performance: Nach dem Zeittraining in Bahrain, wo sich Peugeot für die erste Startreihe qualifizierte, war Peugeot-Sportchef Jean-Marc Finot zufrieden: „Ich denke, es ist nicht zu übersehen, dass wir uns bei den Rundenzeiten seit Monza deutlich verbessert haben. Wir konnten den Rückstand auf Toyota stark eindampfen."

In Monza fehlten Peugeot quer durch alle Trainingssitzungen fast zwei Sekunden, in Bahrain markierte man in den ersten zwei Sessions jeweils die Bestzeit. Im Qualifying fehlten dann zwar wieder acht Zehntel auf den Polesitter Toyota, aber der Trend weist klar nach oben. Im Rennen sieht das Bild dann wieder anders aus: Peugeot hat sichtbar Mühe, Toyota bei der Reifennutzung und beim Reifenverschleiß Paroli zu bieten. „Da fehlt uns Erfahrung", so Finot. „Fuji ist eine sehr spezielle Strecke, was Setup und Reifenverschleiß betrifft, ebenso Bahrain wegen der hohen Außentemperaturen."



PEUGEOT

> „Wir haben große Fortschritte bei der Setup-Arbeit gemacht – der größte Sprung kam aber über die Optimierung der Software."
>
> Olivier Jansonnie, Peugeot-Sport-Technikchef

Zuverlässigkeit als Malus

In Fuji stellte sich wegen der langen Zielgeraden heraus, dass die 9X8 ein Sonderthema beim Topspeed haben, was sich besonders im dichten Verkehr als Nachteil erwies. Deshalb rückten die Franzosen nach Fuji zu einem Extra-Test nach Monza aus, um das Problem zu lösen. „Dort haben wir beim Thema Topspeed einiges gefunden, wir konnten die Lücke über Setup-Parameter schließen", so Technikchef Olivier Jansonnie. Ein Auto ohne Heckflügel sollte in der Theorie doch weniger Luftwiderstand haben, oder? Richtig, doch der große Flap am Ende der Motorverkleidung sowie die beiden Höcker-Flügelchen hinter den Hinterrädern sorgen letztlich dafür, dass der Vorteil beim Luftwiderstand nicht durchschlägt.

Neben den beiden spezifischen Themen Reifen und Topspeed zählt bei den Rennen auch die operative Seite in der Bewertung. „Wir haben in den drei Rennen unglaublich viel Erfahrung auf der operativen Seite gesammtel, das Team ist zusammengewachsen, die Boxenstopps werden immer besser – diese Sachen kann man nur im harten Rennbetrieb verbessern, wenn man über die Gegner einen Referenzpunkt hat", erklärt Jansonnie.

> „In den Rennen fehlt uns Erfahrung. Fuji und Bahrain sind speziell, was Reifennutzung und Verschleiß betrifft."
>
> Jean-Marc Finot, Peugeot-Sport-Teamchef

Das klingt alles positiv, trotzdem beantwortet es noch nicht die Frage, warum bisher in den Rennen die Resultate ausblieben. Die Antwort ist simpel: Die Zuverlässigkeit passt nicht. In Monza gab es Elektronikthemen, die zu Ladedruck- und Überhitzungsproblemen führten, in Fuji kämpfte man an beiden Autos mit Öllecks. In Bahrain gab es wieder viele Elektronikprobleme, die Fahrer mussten das Auto im Rennbetrieb rebooten, dazu kam es zu zwei Getriebeschäden, einer davon im Rennen,

Software als Schlüssel?

„Wir erledigen im Winter zahlreiche Zuverlässigkeitstests, bis Le Mans spulen wir drei große Langstreckentests über mehr als 24 Stunden ab", sagt Jansonnie. Das Getriebe scheint nach wie vor eine Achillesferse zu sein. Und die Tatsache, dass Peugeot die pneumatische Getriebesteuerung selbst aufgesetzt hat, ist in Kombination mit einer exotischen konstruktiven Besonderheit bei der Getriebeauslegung offenbar der größte Hemmschuh.

Olivier Jansonnie enthüllt im Gespräch einen interessanten Nebenaspekt: „Wir haben große Fortschritte bei der traditionellen Setup-Arbeit gemacht, also Abstimmung, Fahrzeughöhe und Dämpferarbeit, aber der Großteil des Zugewinns bei der Laptime-Performance kam über die Optimierung der Software." Das hat zum einen damit zu tun, dass Peugeot beim 9X8-Debüt auf der konservativen Seite begann, während man jetzt zunehmend die Grenzen auslotet.

Die Grenzen setzt das BoP-System, wo Leistung und Aero definiert sind. Aber es ist verblüffend, dass die Feinabstimmung der Elektronik für Motor, Getriebe, Hybrid und Allrad der Schlüssel bei den Hypercars ist. Hoffentlich haben die Regelgeber das auf dem Schirm ... ■

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA: Steigt McLaren als zehnter Hersteller in die Prototypen-Topklasse ein?

McLaren als Nummer 10?

Beim Finale der Sportwagen-WM in Bahrain tauchte ein altes Gerücht wieder auf: McLaren könnte als zehnter Hersteller in die Topklasse einsteigen. Angeblich wollen die Briten ein Auto nach amerikanischem LMDh-Reglement bauen – in Kooperation mit Dallara und Cosworth.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



SEAN BULL DESIGN

Wird endlich gut, was lange versprochen wurde? Rendering McLaren-LMDh

Der McLaren-Sportchef Zak Brown gilt in der Sportwagenszene als Dauer-Dampfplauderer. Der Mann mag seine Meriten haben, doch der 51-Jährige hat schon viel versprochen, dabei aber selten etwas gehalten: Bereits 2018 hat er sich mehrfach mit ACO/FIA und anderen Herstellervertretern getroffen, um die Chancen für einen Hypercar-Einstieg von McLaren zu evaluieren – doch herausgekommen ist dabei nichts. Seitdem sich IMSA und WEC 2020 über die Konvergenzverhandlungen zur Zusammenarbeit bei der gemeinsamen Topklasse verpflichtet haben, preschte Brown wieder hervor: Er wertete die Kooperation als bahnbrechend und leitete daraus ab, dass McLaren auf den Zug aufspringen müsse.

Seither facht Brown bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit die Gerüchte weiter an, doch Fakt ist, dass bis heute nichts passiert ist. Insider-Quellen berichten jetzt von einem neuen Anlauf. Was steckt dahinter?

Offenbar gibt es in der Tat Bewegung: McLaren hat mehrfach mit dem LMP2-Chassislieferanten Dallara zum Thema LMDh-McLaren gesprochen, das ist verbrieft. Mehr als eine Absichtserklärung ist dabei aber immer noch nicht herausgekommen. Brown ist nicht nur CEO von McLaren Racing, sondern auch Mitbesitzer des LMP2-Topteams United Autosports. Das englische Team galt lange als Aufstiegskandidat für die neue Topklasse, doch mittlerweile sind die meisten guten Plätze vergeben.

Die einzige logische Erklärung: United Autosports wartet auf das Go bei McLaren. Im Hintergrund hat das Team mehrere Topleute verpflichtet, unter anderem einen Renningenieur des Toyota-Hypercar-Teams. Angeblich haben auch Gespräche mit Cosworth über den Powertrain stattgefunden. Das würde ins Konzept von Brown passen, der immer gesagt hat, dass ein Prototypenprojekt keinen negativen Ressourceneinfluss auf das F1-Team haben dürfe.

Die Krux bleibt das liebe Geld: Die McLaren-Gruppe leidet unter Geldnot, das betrifft auch das F1-Team, wo Großprojekte wie Windkanal und Simulator aufgeschoben wurden. Da ist es fraglich, ob genügend Kohle für einen LMDh-Einstieg da ist. Brown macht weiter auf Schönwetter: „Die Frage ist nicht, ob wir einsteigen, sondern wann wir einsteigen." ■

Sportwagen-WM (WEC)/24h Le Mans: Wasserstoff-Verbrenner als WEC-Innovation?

H2-Verbrenner als Option?

Die Sportwagen-WM diskutiert intern seit geraumer Zeit, wie die Powertrains der nächsten Prototypengeneration aussehen könnten. Lange spielte man mit dem Gedanken, dass die Brennstoffzelle eine zentrale Rolle spielen könnte. Doch jetzt hat der Wasserstoff-Verbrenner die besten Chancen.

Von: **Thibaut Villemant; Marcus Schurig**

Über ungelegte Eier zu reden, ist immer schwierig. Beginnen wir die Story so: Le Mans und die Sportwagen-WM müssen grün werden, oder auf jeden Fall grüner. Heute ist noch nicht abzusehen, wie sich die Regulatorik bei den Straßenfahrzeugen weiterentwickelt. Vermutlich werden die Zeitachsen gestreckt, der Verbrenner wird länger eine wichtige Rolle spielen als zuerst angenommen.

Dennoch müssen die Regelmacher vorausdenken: Spätestens ab 2026 soll die nächste Innovationsstufe bei den Powertrains gezündet werden. Schon länger kauen ACO und FIA auf dem Knochen Wasserstoff herum. Zwar gibt es ein eher halbscharriges H2-Projekt, doch lange Zeit lag die große Hoffnung auf Hyundai: Die Koreaner hatten sich committet, ab 2025 mit Wasserstoff und Brennstoffzelle nach Le Mans zu kommen – der Deal ist mittlerweile geplatzt, Hyundai beschäftigt sich aktuell angeblich mit der Formel 1.

Doch die Lücke wurde schnell gefüllt, wir haben das auf diesen

> „Wasserstoff wird im Motorsport zeitnah zu einer relevanten Technologie werden."
>
> Toyota-Technikchef Vasselon

Seiten schon mehrfach angedeutet. Toyota-Boss Akio Toyoda macht ebenfalls großen Druck auf der Wasserstoff-Seite, allerdings nicht gepaart mit Brennstoffzellen, sondern als Wasserstoff-Verbrennungsmotor.

Der Toyota-Boss hat selbst bereits mehrere Langstreckenrennen mit H2-Verbrenner-Pilotfahrzeugen bestritten und tritt international als großer Förderer der Technik auf. Es war auch bereits zu hören, dass sich Toyota in Le Mans für das Thema stark macht. Aber beim WM-Finale in Bahrain hat sich Toyota-Technikchef Pascal Vasselon erstmals zu dem bisher topgeheimen Thema im Interview mit Motorsport aktuell geäußert: „Wasserstoff wird im Motorsport zeitnah zu einer relevanten Technologie werden. Erstens, weil man so die Emissionen senken kann, zweitens, weil ein H2-Motor mit Geräusch verbrennt, was die Fans toll finden, und drittens, weil beim Wasserstoffverbrenner der Rhythmus aus Fahren und Nachtanken synchron verläuft mit normalen Verbrennern. Das bedeutet, dass man traditionelle Verbrenner und H2-Verbrenner im gleichen Rennen gegeneinander antreten lassen kann."

Vasselon macht sich für die Integration der Technik als Evolutionsstufe des Hypercar-Reglements beim ACO stark. Schon ab 2026 könnte es so weit sein. ■

Sportwagen-WM (WEC)/IMSA: Update zu der neuen LMDh-Topklasse

LMDh-Update aus Amerika

Die LMDh-Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche bestreiten in zwei Wochen den ersten Pflichttest in Daytona. Dort treten alle Hersteller in der finalen Homologations-Spezifikation an. Wir fassen die Nachrichtenlage zusammen.

Von: **Marcus Schurig**

Cadillac hat letzte Woche aktiv verkündet, dass der aufwendige Homologationstest, der unter anderem Messungen im Windkanal, Prüfstandsversuche des Powertrains und die umfangreiche Zertifizierung umfasst, für den neuen GM-Flitzer abgeschlossen sei. Chip Ganassi Racing und Action Express setzen jeweils einen Cadillac V-LMDh in der vollen IMSA-Saison ein, Ganassi bringt dazu ein drittes Fahrzeug beim Saisonauftakt in Daytona an den Start.

Beim Acura-Team Meyer Shank Racing steht mittlerweile der Ersatz für Oliver Jarvis fest, der trotz DPI-Titelgewinn das Team verlassen musste: Colin Braun hat nach Tests den Vorzug vor Ex-Porsche-Werksfahrer Neel Jani erhalten.



Am 6. und 7. Dezember testen alle LMDh-Hersteller in Daytona, so auch BMW

XYNAMIC

News gibt es auch von Herstellern, die erst ab 2023 in die US-Topklasse einsteigen wollen: Die Gerüchte zum Einstieg von McLaren haben wir auf der linken Seite aufgearbeitet. Der Einstieg von Renault/Alpine ist für 2024 ebenfalls in trockenen Tüchern, offen war noch die Motorenfrage. Lange Zeit ging man davon aus, dass Renault den F1-Motor als Basis hernehmen könnte, doch mittlerweile ist klar, dass Renault wie die LMDh-Gegner auf Hubraum und angeblich auch auf Doppelaufladung setzt. Als Basis dient das Mecachrome-V6-Triebwerk mit 3,4 Litern Hubraum aus der Formel 2, das nun mittels Biturbobaufladung aufgepeppt werden soll.

Jetzt zwei Punkte, zu denen es nur spärliche Infos gibt: Unter der Hand erzählen LMDh-Hersteller, dass es große Probleme mit den Batterien von Williams geben soll, sowohl was Funktionalität als auch Verfügbarkeit betrifft. Es gibt Andeutungen, dass die Probleme beim Saisonauftakt in Daytona „berücksichtigt“ werden müssten …

Zweitens verkündet Porsche auf der Motorsportfeier am 17. Dezember die finalen Fahrerpaarungen für IMSA und WEC – und da soll es einige Überraschungen geben … ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

BOUTSEN/MARCVDS: AUDI

Die zwei erfahrenen GT3-Teams Boutsen und Marc VDS bündeln in der kommenden Saison ihre Kräfte und haben sich in der GT World Challenge Europe mit zwei Autos eingeschrieben. Dabei vertraut man auf eine Zusammenarbeit mit Audi Sport. Marc VDS hatte sieben Jahre lang im GT3-Sport pausiert und feiert nun ein Comeback. Boutsen war bisher vorwiegend in der Pro-Am-Klasse unterwegs.

LE MANS: TEST GARAGE 56

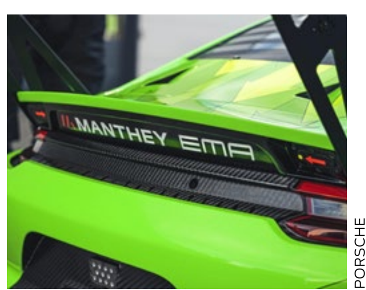
NASCAR rockt Le Mans: Zum 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans 2023 gratuliert der GM-Konzern ganz herzlich und sehr produktiv: Die Amis bringen im Rahmen der Garage 56 ein NASCAR-Auto an den Start. In der letzten Woche wurde die modifizierte Variante eines Next Gen Chevrolet Camaro ZL1 erstmals auf dem Virginia International Raceway (VIR) einem zweitägigen Test unterzogen. Das Auto wurde von Hendrick Motorsports aufgebaut und wird über eine Kooperation von NASCAR, IMSA, Chevrolet und Goodyear an den Start gebracht. Chad Knaus fungiert als Projektmanager, IMSA-Boss John Doonan als Teamchef und der Deutsche Mike Rockenfeller ist Entwicklungsfahrer. Wer das Auto in Le Mans fahren wird, ist noch nicht raus, aber die NASCAR-Legenden Jimmie Johnson, Dale Earnhardt Jr. und Tony Stewart gelten als Kandidaten.

WEC: BOP FÜR TOPKLASSE

In der letzten MSa-Ausgabe (Heft 49, Seite 18) haben wir das BOP-Konzept für die Topklassen der Sportwagen-WM für 2023 vorgestellt. Mittlerweile haben mehrere Quellen die Richtigkeit bestätigt, allerdings gab es auch einen neuen Aspekt: Die Start-BOP für jeden Hersteller erfolgt in der Tat zum Saisonbeginn, eine neue Einstufung erfolgt tatsächlich erst nach dem 24h-Rennen in Le Mans. ABER: Die Regelgeber haben die Möglichkeit, die BOP zwischen den Kategorien LMH und LMDh nach jeweils zwei Rennen neu anzupassen.

MANTHEY/EMA IN BATHURST

Manthey und das australische Team EMA nehmen erstmals unter dem gemeinsamen Namen Manthey EMA an einem Rennen teil. Mit einem Porsche 911 GT3 R 991.2 bestreitet man gemeinsam das 12h-Rennen in Bathurst, das den Auftakt zur Intercontinental GT Challenge (IGTC) bildet. Die neue GT3-Version des Elfers ist bis dahin noch nicht homologiert. Für EMA ist es das Debüt in Bathurst. Mit Manthey arbeitete man aber schon bei den 24h Spa zusammen. Die Fahrer für Bathurst werden später verkündet.



PORSCHE

TOYOTA: GT3 VERSPÄTET?

Dass Toyota ein neues GT3-Auto baut, wurde bereits Anfang des Jahres bekannt gegeben. Der neue GT3-Rennwagen soll entgegen der ersten Pressemitteilung (natürlich) auf einem konkreten Straßenauto aufbauen, auch wenn bis heute immer noch nicht klar ist, um welches Modell es sich dabei handelt. Zweitens wissen wir, dass das Auto bei der Toyota Motorsport Corporation (TMC) in Japan entwickelt werden soll. Solche Konstellationen waren schon in der Vergangenheit eher ein Hemmschuh, und so scheint es auch diesmal zu sein: Das Auto hätte 2024, also zeitgleich mit der Einführung der GT3-Klasse in der Sportwagen-WM (WEC), in den Rennbetrieb gehen sollen. Jetzt sind Einsätze frühestens ab 2025 angedacht.

Toyota befördert Takamoto Katsuta

Katsuta steigt auf

2023 spart sich Toyota den Teilzeitwerksfahrer neben Sébastien Ogier. Dafür wird Takamoto Katsuta sieben Mal um Hersteller-Punkte fahren und ebenso oft im vierten Yaris Rally1 sitzen.

Von: **Reiner Kuhn**

Der zu Hyundai wechselnde Esapekka Lappi wird bei Toyota nicht ersetzt. Kommende Saison bestreiten Weltmeister Kalle Rovanperä und Elfyn Evans erneut alle WM-Läufe. Daneben fahren Sébastien Ogier oder Takamoto Katsuta bei jeweils sieben WM-Rallyes im dritten Werkswagen um Hersteller-Punkte. „Wir glauben, dass ‚Taka' reif für diesen Schritt ist. Im Jahr 2022 war er der konstanteste Fahrer der Rallye-WM, also sind wir zuversichtlich, dass er auch künftig gute Punkte für das Team holen kann", ist Teamchef Jari-Matti Latvala vom 29-jährigen Japaner überzeugt.

„Ich freue mich sehr über diese Chance und das Vertrauen", so Katsuta. „Auch wenn dadurch nun etwas mehr Druck auf meinen Schultern lastet, bin ich zuversichtlich, dass ich damit umgehen und auch liefern kann, speziell bei den Schotterrallyes in Portugal, Estland oder Finnland." Damit dürfte er womöglich schon drei Läufe verraten haben, bei denen Ogier aussetzt und er im offiziellen Werkswagen statt dem vierten Yaris Rally1 sitzt. Erstmals um Hersteller-Zähler fährt Katsuta bei zweiten Lauf im Schweden. Den dort freien vierten Yaris würde Toyota gerne an einen erfahrenen Privatier vermieten. Das für einen WM-Einsatz kolportierte Budget von rund 400 000 Euro dürfte sich aber allenfalls Prada-Junior Lorenzo Bertelli leisten wollen. ■



ROESELER

Künftig lastet mehr Druck auf seinen Schultern: Toyota-Eigengewächs Katsuta

Nach der Saison ist vor der Saison

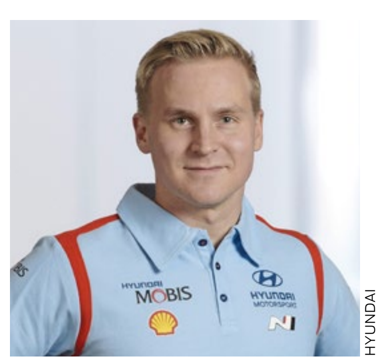
Hyundai ohne Pause

Neben Thierry Neuville soll diese Woche auch Hyundai-Neuzugang Esapekka Lappi den weiterentwickelten i20 Rally1 testen.

Von: **Reiner Kuhn**

Kommende Saison will Hyundai mit Thierry Neuville, Esapekka Lappi und den Teilzeitfahrern Dani Sordo und Craig Breen einen neuen Titel-Angriff wagen. Im Fokus steht Neuzugang Lappi. „Das Leben ist voller Überraschungen", so der 31-jährige Finne. „Die Chance, noch einmal eine komplette WM-Saison zu fahren, habe ich nicht erwartet. Das ist ein Traum."

Der könnte schneller beginnen als erhofft – die Hersteller haben verabredet, dass alle Fahrer schon jetzt ihr künftiges Einsatzfahrzeug entern und sich auf die kommende Saison vorbereiten dürfen. So soll diese Woche nicht nur Teamleader Neuville auf den finnischen Hyundai-Teststrecken im weiterentwickelten i20 Rally1 ausrücken und die neue Fahrwerksgeometrie und Antriebskomponenten sowie die überarbeitete Aerodynamik testen, sondern auch der Neuzugang aus Finnland. Offen noch, ob auch der neue Teilzeit-Pilot Breen frühzeitig zum Zuge kommt. ■



HYUNDAI

Hyundai-Neuzugang Esapekka Lappi



ROESELER

Vielbeschäftigt: Japan-Sieger Neuville mit seinem Ingenieur Stephan Siepler

NACHRICHTEN

WM-KALENDER NOCH DIESE WOCHE

Per E-Voting soll der FIA-Weltrat dieser Tage den WM-Kalender für 2023 absegnen. Überraschungen soll es keine geben. Fünf der 14 WM-Läufe sollen in Übersee stattfinden. Die neue Rallye Zentraleuropa mit Dreh- und Angelpunkt in Passau ist als eine von drei reinen Asphalt-Rallyes für Ende Oktober vorgesehen.

M-SPORT KÄMPFT WEITER UM TÄNAK

Noch ist alles offen: „Ich kann mich nur wiederholen", sagt M-Sport-Teamchef Richard Millener. „Wir versuchen weiter, für 2023 die bestmögliche Fahrerriege zusammenzustellen, und dafür sprechen wir auch mit Ott Tänak, Sébastien Loeb oder Pierre-Louis Loubet. Ich glaube aber nicht, dass wir in den kommenden Tagen schon etwas verkünden können." Derweil sickerte durch, dass eine Zusammenarbeit mit dem Energiedrink-Hersteller Monster mangels Budget eher unwahrscheinlich ist und Oliver Solberg damit aus dem engeren Kandidaten-Kreis rausfällt.

OGIER STARTET BEI DER „TV TOTAL AUTOBALL-WM"

Zwei Tage vor dem Finale der Fußball-WM steigt auf ProSieben die dritte „TV Total Autoball-WM". Mit dabei: Sébastien Ogier, der für Frankreich antritt. „Mein einziger Wunsch an die Veranstalter ist eine gute Handbremse", lacht der achtmalige Weltmeister, dessen Frau Andrea Kaiser die Live-Sendung moderieren wird.

WRC2-MASTERS: MIELE WILL TITEL VERTEIDIGEN

Mit einem furiosen Endspurt und vier Powerstage-Punkten in Japan schnappte Mauro Miele dem fünfmaligen Saisonsieger Armin Kremer noch den Masters-Titel für Fahrer über 50 Jahre weg: „Es war eine tolle Saison und ehrlich gesagt, Armin der Schnellere. Deshalb hoffe ich, dass auch er nochmals antritt." ■ RK



Kurz und knapp: Keine zwei Minuten dauerte die erste Präsentationsfahrt in Okazaki

HONZA FRONEK

Neuer Zweitligist

Beim Heimspiel in Japan gab Weltmeister Toyota einen Vorgeschmack auf sein künftiges Kundensportmodell GR Yaris Rally2. Aus der großen Vorstellung wurde ein Blitzauftritt, dementsprechend rar sind die Informationen.

Von: **Reiner Kuhn**

Kein Geringerer als Toyota-Konzernchef Akio Toyoda ließ zur Rallye Japan aus Finnland einen der Prototypen des GR Yaris Rally2 einfliegen. Anders als angekündigt, wurde das künftige Kundesportmodell aber nicht im Servicepark gezeigt, denn die offizielle Präsentation soll nun doch erst im Januar auf der Tokyo Autoshow stattfinden. Ins Bild passt, dass die Nachricht erst kurz bevor Juha Kankkunen die 1,4 Kilometer kurze Okazaki City Stage unter die Räder nahm, die Runde machte.

„Für ambitionierte Teams“

Nur eine gute Stunde war der schwarze Bolide zu sehen. „Ich bin sehr stolz, hier unser neuestes Projekt vorzustellen“, sagte Toyoda. „Es ist nur konsequent, auf der Basis des GR Yaris nach dem Rally1 für unsere Werksfahrer auch ein Kundensportmodell für ambitionierte Teams anzubieten“, so der Konzernchef. Er stellt klar: „Nachhaltigkeit und CO_2-Neutralität sind große Themen. Deshalb haben wir hier auch erneut unseren GR Yaris mit Wasserstoff-Antrieb dabei. Für uns eine ebenso sinnvolle Technologie wie fossilfreie Kraftstoffe, denn ein sportliches Auto braucht Sound. Einen Rennmotor muss man auch hören.“ Da passte es ins Bild, dass sich Ex-Champion Juha Kankkunen beim knapp zweiminütigen Premiere-Ritt alles andere als zurückhielt und mit strengem Gasfuß für eine Hörprobe des erstmals in einem Rally2 verbauten und kernig bollernden Dreizylinder-Turbomotors sorgte.



„Wir forcieren fossilfreie Kraftstoffe und Wasserstoff. Denn ein sportliches Auto braucht Sound.“

Konzernchef Akio Toyoda

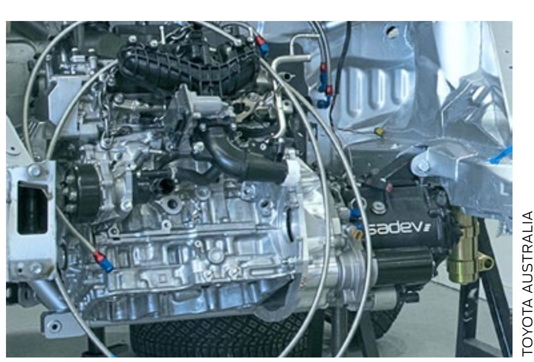
Das auf dem 261 PS starken Serien-Aggregat des GR basierende Triebwerk wird ebenso wie der rund 400 PS starke Rally1-Motor in der Kölner Werksmotorenschmiede von Norio Aoki entwickelt. Offensichtlich ist: Die kompakte Bauweise des Dreizylinders kommt nicht nur der Einbauposition zugute, sondern bietet auch mehr Gestaltungsraum für Ansaug- und Auspufftrakt sowie die Kühlsysteme.

Chassis mit vielen Vorteilen

Ungleich größer soll der Vorteil beim Chassis sein. „Anders als bei Citroën, Ford, Hyundai oder Skoda, bei denen die Rally2-Ableger von einem Serienwagen aus dem C-Segment abstammen, ist schon das Basismodell des GR Yaris als Rennauto konzipiert. Man darf also davon ausgehen, dass wir bei so entscheidenden Konstruktionsmerkmalen wie Steifigkeit, Schwerpunkt oder Fahrwerksgeometrie eher Vorteile haben“, verrät Technikchef Tom Fowler.

Knapp 30 Leute sollen aktuell mit der Entwicklung beschäftigt sein. Einen Chefkonstrukteur gebe es ebenso wenig wie einen echten Projektleiter. „Es sind eher kleine Gruppen für die einzelnen Komponenten wie Chassis, Antrieb oder Motor“, so Fowler. Ein Fixpunkt ist dagegen Cheftester Juho Hänninen, der schon die erfolgreichen Yaris WRC und GR Yaris Rally1 mitentwickelte und testete und in Finnland bereits die ersten Proberunden im jungfräulichen Rally2 drehte.

Die kommenden zehn Monate sind für die Entwicklung, Testfahrten und die finale Konfiguration, allem voran die der Aerodynamik, reserviert. Erst im Herbst 2023 soll die Homologation erfolgen. Die ersten Fahrzeuge sollen dann rechtzeitig zum Saisonbeginn 2024 ausgeliefert werden. ■


TOYOTA AUSTRALIA

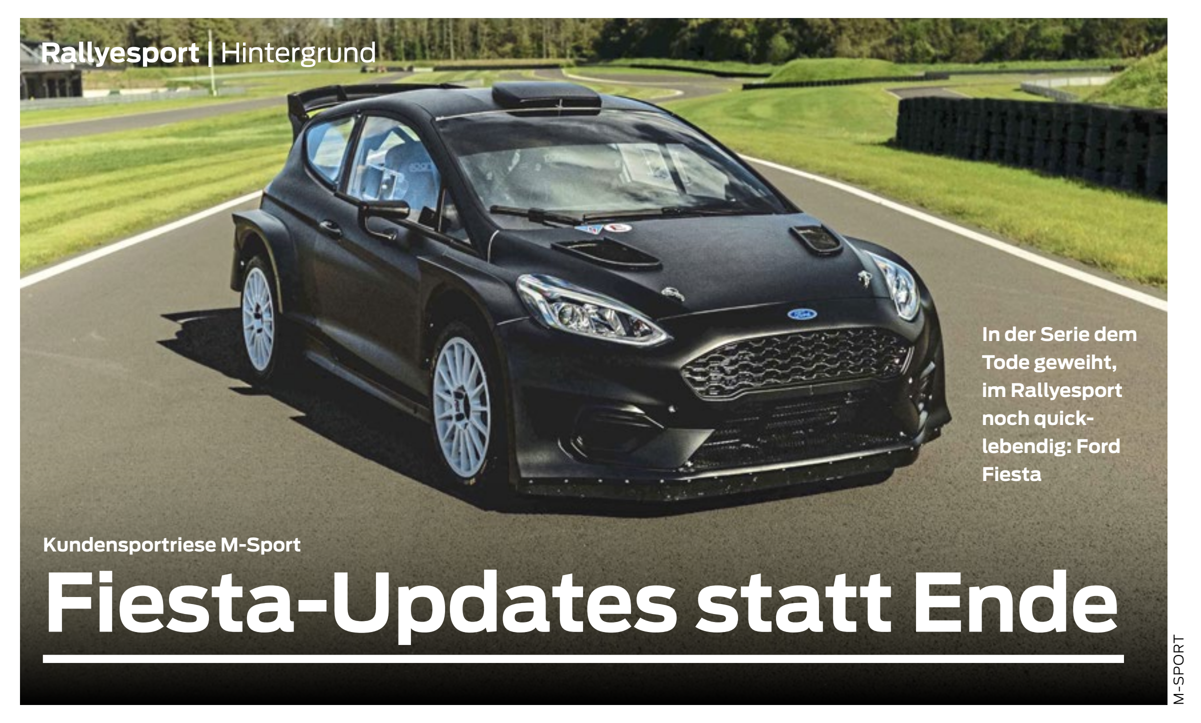
In Australien schon im Einsatz: Dreizylinder aus Köln


KUHN

Kurzer Spaß im Prototyp: Ex-Champion Kankkunen


KUHN

Frühflug: Hänninen bei ersten Testfahrten



In der Serie dem Tode geweiht, im Rallyesport noch quicklebendig: Ford Fiesta

M-SPORT

Kundensportriese M-Sport

Fiesta-Updates statt Ende

Kaum hat Ford angekündigt, 2023 die Produktion des Fiesta einzustellen, erklärte M-Sport, dass man in Zusammenarbeit mit dem Hersteller die Produktion von Rallyeautos auf Fiesta-Basis fortsetzen wird.

Von: **Reiner Kuhn**

Immer mehr Automobilhersteller forcieren den Bau von Elektrofahrzeugen und überdenken deshalb ihre Modellpalette. Weit oben auf der Streichliste der Manager stehen die kaum Rendite abwerfenden Kleinwagenmodelle aus dem C-Segment. So lässt Audi den A1 und Q2 auslaufen, Mercedes die A-Klasse.

Nun verkündete Ford, sich nach 47 Jahren im kommenden Juni mit dem Fiesta von einem der beliebtesten Kleinwagen Europas zu verabschieden und die Produktion zu beenden.

Das hat auch Auswirkungen auf Fords Motorsport-Entwicklungspartner M-Sport, bildet der Fiesta doch das Rückgrat der Rallye-Aktivitäten der britischen Edelschmiede. Rund 80 Prozent des aktuellen Angebots, vom Einsteigermodell Fiesta Rally5 über den Rally4 und den kleinen Allradler Rally3 bis hin zum Kundensport-Spitzenmodell Rally2, basieren auf dieser Baureihe.

Auch deshalb bereitete sich M-Sport gemeinsam mit Ford auf diesen Moment vor und stockt seinen Bestand an Fiesta-Karosserien umfassend auf, um die Produktion aller Rallyemodelle für die kommenden Jahre sowohl bei M-Sport Großbritannien in Cumbria als auch bei M-Sport Polen in Krakau sicherzustellen. Dem nicht genug, werden alle auf dem Fiesta basierenden Rallyeautos weiterentwickelt, wobei in den nächsten Monaten mehrere Updates für die gesamte Modellpalette geplant sind.

„Der Fiesta ist ein zentraler Bestandteil unserer Geschäftsaktivitäten und war in den letzten zwei Jahrzehnten ein echter Erfolgsfaktor des Unternehmens. Dank unserer langjährigen Partnerschaft mit Ford konnten wir uns frühzeitig auf das Produktionsende des Serien-Fiesta vorbereiten. Ich möchte allen Kunden versichern, dass wir weiter Fiesta-Rallyeautos bauen werden“, sagt M-Sport-Firmeneigner Malcolm Wilson. ■

Rally-Raid-WM

Zweimal nach Amerika

Sechs Wochen vor dem Start der Rallye Dakar hat die FIA den fünf Läufe umfassenden Rally-Raid-WM-Kalender 2023 bestätigt.

Die zweite Saison der Rally-Raid-Weltmeisterschaft beginnt schon am 31. Dezember dieses Jahres mit der 45. Ausgabe der berühmt-berüchtigten Rallye Dakar in Saudi-Arabien. Nur sechs Wochen später folgt ebenfalls im Mittleren Osten die Abu Dhabi Desert Challenge (25. Februar bis 2. Mai.). Bevor Mitte Oktober mit der Rallye Marokko (12. bis 18. Oktober) ein weiterer Wüsten-Klassiker den Abschluss der fünf WM-Läufe umfassenden Offroad-Serie bildet, müssen die Teams gleich zweimal die kostenintensive Reise nach Amerika antreten.

Neu im Kalender sind zwei Rallyes in Mittel- und Südamerika. Nach der Sonora Rallye (22. bis 28. April) in Mexiko bleiben vier Monate bis zur in Argentinien stattfindenden Desafio Ruta 40 (26. August bis 1. September). Noch ist unklar, wer von den Topteams bei allen WM-Läufen antritt. ■ RK



RED BULL

Weltmeister Al-Attiyah: 2023 zweimal über den großen Teich

Rallycross-WM

Neue Läufe, alter Modus

Die Rallycross-Weltmeisterschaft startet anders als in den vergangenen zwei Jahren 2023 auch wieder außerhalb Europas. Neu ist zudem die Rückkehr zum altbewährten Rennablauf.

Ob die Rallycrosser im kommenden Jahr zu altbekannten Gefilden wie Kanada, den Emiraten und einem Finale in Südafrika aufbrechen, ist noch nicht entschieden, in jedem Fall aber wollen Vermarkter und FIA mehr als nur eine Rumpfsaison in Europa fahren. Promoter Arne Dirks plant mit acht Terminen. Damit sich die Ferntrips lohnen, werden diese als Doppelveranstaltungen ausgetragen, bei den traditionellen Läufen in Europa ist nur ein Finale pro Wochenende geplant. Der Nürburgring steht nach schwachen Zuschaueraufkommen auf dem Prüfstand, zum Thema Estering will sich Dirks nicht äußern. Weil sich der diesjährige Austragungsmodus als zu kompliziert erwies, kehrt die Serie 2023 zum früheren System mit vier Quali-Läufen zurück. ■ MST



RED BULL

Ob die Rallycrosser 2023 wieder am Nürburgring starten, ist noch unklar



Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL



€ 30 TankBON-Gutschein

Ohne Zuzahlung

1340



Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1764

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 51**

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302





DTM-Champion Sheldon van der Linde ist auch in vielen Einzelstatistiken ganz vorne zu finden

BMW

Ein verdienter Meister

Nach einer spannenden DTM-Saison sicherte sich Sheldon van der Linde im Schubert-BMW den Titel. Wir verraten, welche Zahlen ihn zum verdienten Meister machten und wer die heimlichen Stars sind.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor lauter Ausgeglichenheit des Feldes in der abgelaufenen Saison könnte man fast auf die Idee kommen, der Titel des Südafrikaners sei einem Zufallsprinzip à la Formel E entsprungen. Doch beim Blick auf die Kern-Statistiken wird dieser Eindruck schnell entkräftet: Bei den Siegen (3) und Podestplätzen (6, wie René Rast) hat er sich den Bestwert gesichert. Bei den Pole-Positions (2, wie Lucas Auer), schnellsten Rennrunden (2, wie Luca Stolz) und Quali-Zusatzpunkten (10) hat er jeweils den zweitbesten Wert geholt.

Wenn es um den besten Startplatz ging, führte viermal kein Weg an René Rast und seinem Abt-Audi vorbei. Der dreifache DTM-Champion hat in seiner Comeback-Saison auch einmal mehr die meisten Quali-Punkte gesammelt, nämlich 14.

Mirko Bortolotti (GRT-Lamborghini) stand zwar wie Auer und Sheldon van der Linde ebenfalls zweimal auf dem besten Startplatz, am Nürburgring-Samstag wurde ihm dieser aber mangels Qualifying aufgrund des Tabellenstands zugesprochen. Dafür war der Italiener der schnellste Mann des Feldes: Drei schnellste Rennrunden sind Bestwert. Dazu hat er die meisten Punkteplatzierungen (12), und auch bei den Podestplätzen (5) war Bortolotti weit vorn dabei – obwohl er letztlich ohne einen Sieg blieb.

Auer samstags stark

Triumphieren durften insgesamt elf Fahrer, wobei neben dem Champion nur Nick Cassidy (AF-Corse-Ferrari), Thomas Preining

36 Fahrer

11 Sieger

(Bernhard-Porsche) und Lucas Auer (Winward-Mercedes) mehr als einmal auf dem obersten Treppchenplatz standen.

Von den 35 Fahrern und einer Fahrerin, die sich im Laufe der Saison in der DTM tummelten, durften insgesamt 15 an der Siegerehrung teilnehmen, ein Dutzend davon sogar mehrfach. Punkte gab es für 27 der 34 punktberechtigten Fahrer. Bester „Gast“ war dabei Ayhancan Güven, der am Norisring Cassidy vertrat und mit Startplatz 3 am Samstag sowie P7 am Sonntag in Summe sieben Punkte holte.

Apropos Punkte: Wie stark die Saison für Sheldon van der Linde war, zeigt die Aufdröselung der Punktevergabe nach Renntagen. Denn der neue Champion hat das Kunststück vollbracht, seine 164 Punkte jeweils zur Hälfte auf den Samstag und den Sonntag aufzuteilen – also 82 pro Renntag.

In der Samstagswertung wird er dabei sowohl von Vizemeister Auer (95) als auch dem Gesamt-Dritten Rast (92) überflügelt, die erwischten mit 58 bzw. 57 Punkten aber jeweils schwächere Sonntagsläufe. Das dürfte auch wieder mit den Erfolgsgewichten zusammenhängen. Zwei Siege in Folge feierten nämlich nur zwei Fahrer: Sheldon van der Linde in beiden Lausitz-Rennen sowie Cassidy am Spa-Sonntag und 13 Tage später am Spielberg-Samstag.

Ferrari-Fahrer oft vorn

Bemerkenswert: Zweitbester „Sonntagsfahrer“ hinter dem Meister war Marco Wittmann im Walkenhorst-BMW, der es

82 Punkte

hier auf 71 Punkte bringt, an den Samstagen aber nur auf 27, weshalb es lediglich zu Tabellenplatz 8 reichte. Hier zeigt sich jedoch, wie seine Walkenhorst-



Starke Österreicher: Lucas Auer und Thomas Preining holten je zwei Siege



Ferraris Führungs-Persönlichkeiten: Felipe Fraga (l.) und Nick Cassidy

Truppe praktisch an jedem Wochenende viel dazulernte.

In Sachen Führungsrunden und -kilometern kommt plötzlich die in der Tabellensituation nahezu irrelevante Marke Ferrari groß ins Spiel. Denn Felipe Fraga holte trotz nur eines Sieges und Tabellenrang 16 (!) mit 99 Führungsrunden den absoluten Top-Wert. In Summe ging die Saison über 586 Rennrunden, Fraga führte also mehr als ein Sechstel aller Umläufe an. Der Brasilianer lag dabei in vier Rennen mindestens einmal in Führung und holte sich am Norisring-Sonntag einen Start-Ziel-Sieg, bei dem er es allein schon auf 67 Runden an der Spitze brachte. Zweiter bei den Führungsrunden ist AF-Corse-Teamkollege Cassidy mit 77, Dritter Preining mit 65.

Die Konstanten im Feld

Cassidy, der zweimal verhindert war, holte außerdem bei nur elf Starts zwei Siege, führte in fünf Rennen das Feld an und fuhr mit 348,147 Kilometern an der Spitze des Feldes auch die meisten Führungskilometer. Bei einer Gesamtdistanz in der abgelaufenen 36. DTM-Saison von 2383,158 Kilometern entspricht das fast 15 Prozent. Insgesamt durften 23 verschiedene Fahrer freie Luft an der Spitze des Feldes schnuppern.

348 Kilometer

Eine perfekte Ankommer-Quote hat übrigens niemand: Alle 17 Fahrer, die zu sämtlichen 16 Saisonrennen antraten, haben mindestens einen Ausfall zu verzeichnen. Besonders bitter lief es dabei für den letztjährigen Meister Maximilian Götz im Winward-Mercedes, der erst im allerletzten Rennen wegen eines Reifenschadens den einzigen Ausfall notieren ließ. 15 Zielankünfte sind trotzdem ein Bestwert, den er sich mit Sheldon van der Linde und Luca Stolz teilt.

Die meisten Punkteplatzierungen in Serie zeigen noch mal die Ausgeglichenheit des Feldes: Mehr als sechs Mal in Folge fuhr kein Fahrer in die Top 10. Genau das gelang nur Maro Engel, Mirko Bortolotti sowie – einmal mehr – Sheldon van der Linde. ■

Audis Weg zum Titel

Neben Platz 3 für René Rast durfte Audi den Titel in der DTM-Markenwertung feiern. Wo sie herausstachen und welche Teams und Hersteller sonst stark waren, lesen Sie hier.

Von: **Michael Bräutigam**

Für Ferrari gilt wie im Vorjahr, dass alle Statistiken allein auf dem Mist des einzigen Teams AF Corse gewachsen sind. Doch tatsächlich ist es gar kein „Mist“, was da so zusammenkam: Nick Cassidy und Felipe Fraga sammelten die meisten Führungsrunden (176) und Führungskilometer (621,673). Das sind jeweils deutliche Bestwerte, denn bei den Führungsrunden folgt Mercedes mit 101 und bei den Führungskilometern BMW, die 453,560 km vorn lagen.

Mit drei Siegen hat Ferrari/AF Corse genauso viele gesammelt wie Porsche, Audi und Mercedes, lediglich BMW bringt es dank Sheldon van der Linde (3) und Marco Wittmann (1) auf mehr.

Lamborghini blieb als einziger Hersteller sieglos, obwohl man zu Beginn der Saison sogar mit zwei Teams am Start war. Da das T3-Team aber weder Führungsarbeit noch Punkte notieren ließ, sind GRT und Lamborghini in der Statistik ebenfalls identisch. Weil hier Mirko Bortolotti deutlich überperformte, ist er für sämtliche Podestplätze verantwortlich. Bei den Quali-Punkten kommen zu Bortolottis acht Punkten noch zwei von Clemens Schmid.

Rolf Ineichen steuerte derweil eine schnellste Rennrunde zu Bortolottis dreien dazu. GRT war hier sogar das beste Team der Saison 2022. Bei den Marken musste man sich aber Mercedes geschlagen geben, bei denen es vier Fahrer von drei Teams auf fünf schnellste Rennrunden bringen.

Effizient an die Spitze

Abgesehen von den Siegen und schnellsten Rennrunden hat sonst Audi ziemlich den Hut auf. Zwölf Podestplätze, sieben Pole-Positions und 29 Quali-Punkte sind jeweils der Spitzenwert.

Die Meister in der Teamwertung, Schubert Motorsport, haben übrigens lediglich bei den Siegen den (mit AF Corse geteilten) Bestwert von drei, ansonsten war man rein statistisch eher im vorderen Mittelfeld unterwegs.

Audi-intern stach trotz in diesem Jahr stärkerer interner Konkurrenz von Rosberg erneut Abt heraus. Betrachtet man nur die Teams, liegen sie sowohl bei Podestplätzen (9), Poles (6) als auch Quali-Punkten (22) jeweils deutlich vorn. Dass Audi übrigens auch durchaus effizient statt nur über den Speed zum Markentitel fuhr, zeigt der erneute Blick in die Führungsstatistiken: Sowohl bei den Runden als auch Kilometern rangiert man auf Platz 4 von sechs Marken. Dazu holte man in den 16 Rennen nur einmal die schnellste Rennrunde. ■



Das Abt-Dreiergespann war maßgeblich am Audi-Herstellertitel beteiligt

Tourenwagen-Weltcup (WTCR)

Letzte Ausfahrt Saudi-Arabien

In Jeddah fährt die WTCR kommendes Wochenende nach nur fünf Saisons ihr letztes Event aus. Der Titel ist so gut wie entschieden, und auch das erhoffte große Abschieds-Hurra wird wohl ausbleiben.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich, so der Plan von den Promotoren, wollte man noch mal ein großes sportliches Abschiedsfest feiern. Doch trotz der angebotenen Übernahme von Reise- und Einschreibungskosten werden in Jeddah genauso viele (oder weniger) Fahrzeuge wie zuletzt in Bahrain am Start stehen. Die „kleinen“ Teams, die man hauptsächlich als Feldfüller ködern wollte, standen im Fall von Hyundai vor der Entscheidung, entweder für teures Geld auf das WTCR-Motorsteuergerät umzurüsten oder – wie alle anderen ohne die entsprechende ECU – 40 kg einzuladen. Beides war wohl Grund genug, die Reise nach Saudi-Arabien nicht anzutreten.



WTCR

Die verbliebenen WTCR-Akteure versammeln sich in Jeddah, um die Serie nach fünf Jahren zu verabschieden

Mehdi Bennani wird ebenfalls nicht am Start stehen, offiziell aus finanziellen Gründen. Sein Cockpit wird von Franco Girolami besetzt, der damit diesmal punktberechtigt ist. Girolamis Bahrain-Auto wird Ahmed bin Khanen steuern, der sich als 91. und letzter Fahrer noch auf die Liste der WTCR-Teilnehmer setzen lässt. Auch Viktor Davidovski (Comtoyou-Audi) und Nicky Catsburg (BRC-Hyundai) sind wieder als Wildcard-Starter dabei. Ob Rob Huff wieder zurückkehrt, war zu Redaktionsschluss noch offen. Fährt er nicht, würde die mit fünf Champions (Yann Ehrlacher, Yvan Muller, Thed Björk, Rob Huff, Norbert Michelisz) gestartete Saison mit nur einem Ex-Meister zu Ende gehen.

Als großer Titelfavorit geht Michelisz’ BRC-Hyundai-Teamkollege Mikel Azcona ins Finale. Mit 60 Punkten Vorsprung ist der Spanier nämlich selbst mit einem Null-Punkte-Wochenende praktisch nicht mehr einzuholen. Sein erster Verfolger Néstor Girolami (Münnich-Honda) kann angesichts maximal 65 zu holender Punkte also nur auf ein arabisches Wunder hoffen. ■

NASCAR Cup Series

Der Xfinity-Meister steigt auf

Ty Gibbs wurde wenig überraschend als Nachfolger von Kyle Busch im Cup-Team seines Großvaters Joe verkündet. Er wird aber nicht mit der Startnummer 18 antreten.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Timing passte perfekt: Nachdem Martin Truex Jr. sich nach zeitweisen Rücktrittsgedanken doch zum Weitermachen entschied, wurde bei Joe Gibbs Racing trotzdem noch ein Platz frei. Denn Kyle Busch, dessen langjähriger Auto-Hauptsponsor zum Jahresende aufhört, gab im September seinen Wechsel zu Richard Childress Racing bekannt. Als Ty Gibbs dann auch noch kürzlich Meister in der Xfinity Series wurde, fielen die Puzzlestücke wie von selbst zusammen. Da wunderte sich niemand mehr, als letzte Woche endlich der Aufstieg des 20-Jährigen verkündet wurde.



MOTORSPORT IMAGES

Xfinity-Titel und Cup-Aufstieg: Ty Gibbs wird Nachfolger von Kyle Busch

Zeitgleich mit dem berühmten „M&M’s“-Design geht dabei auch die Startnummer 18 vorläufig in Rente, denn Ty Gibbs wird wie bei seinem Weg zum Titel in der zweiten Liga mit der Startnummer 54 antreten. Die soll auch im Cup endlich Erfolg haben, der bislang letzte Sieg der #54 datiert aus dem Jahr 1978. Letztmalig in Vollzeit genutzt wurde sie 2003 von Todd Bodine.

Auch Preece verkündet

Kein Neuling, sondern ein Rückkehrer im Cup ist dagegen Ryan Preece. Der 32-Jährige aus Berlin (Connecticut) fuhr schon von 2019 bis 2021 im Cup, hatte bei JTG Daugherty Racing aber nur Hinterbänkler-Material zur Verfügung. Trotzdem reichte es für einige Top-10-Platzierungen.

2023 kehrt er zurück und wird bei Stewart-Haas-Racing, wo er 2022 (neben einem Teilzeit-Xfinity-Programm) Ersatzfahrer war, die Nummer 41 pilotieren. Dafür muss ausgerechnet Cole Custer, der Sohn von Teampräsident Joe Custer, zurück in die zweite NASCAR-Liga. ■



Neues Auto und gleich dominiert: Rob Huff holte sich in Macau einen Sieg und P2

MACAU GRAND PRIX

TCR Asia/Macau Touring Car Cup

Triumph für Mister Macau

Mit einem Sieg und einem zweiten Platz zeigte Rob Huff einmal mehr seine Extraklasse in Macau. Der MG-Pilot setzte sich im ersten Lauf souverän ab und gewann dann sogar fast noch im Reversed Grid.

Von: **Michael Bräutigam**

Fast 0,6 Sekunden Vorsprung im Qualifying bedeuteten für den Briten nicht nur die Pole-Position, sondern auch eine noch größere Favoritenrolle als zuvor schon. Natürlich ist die TCR Asia nicht der Weltcup oder eine WM, doch man muss bedenken: Für Huff war es das erste Mal überhaupt im neuen MG5 und das erste Mal Macau seit zwei Jahren.

Wie zu erwarten, ließ der Weltmeister von 2012 und zweifache WTCR-Laufsieger 2022 sich auch im ersten Rennen nicht in Bedrängnis bringen. Als die wie immer prekäre Startphase geschafft war, fuhr „Huffy" kontrolliert, aber seinen Vorsprung ständig ausbauend zum (inklusive Quali-Rennen) elften Sieg in der Spielerstadt. Da hatte sich die siebentägige Quarantäne, die er für die Teilnahme über sich ergehen lassen musste, gelohnt.

Mit dem im ersten Lauf gesehenen Speed war klar, dass er trotz Reversed Grid auch im zweiten Durchgang zu den Siegkandidaten zählen muss. Im ersten Umlauf schob er sich bereits auf P6 vor. Kurz danach musste wegen eines Unfalls von Sunny Wong (Lynk & Co) das Safety Car auf die Strecke, und Huffs Vorwärtsdrang war erst mal gestoppt.

Zhang verteidigt Sieg

Kurz nach dem Restart machte Jason Zhang in einem weiteren Lynk & Co direkt Nägel mit Köpfen und arbeitete sich in Führung. Auch Huff kam gut durch und schnappte sich Gegner um Gegner. Als er auf P2 ankam, war Zhang vorne schon weit enteilt. Zwar kam er in der letzten Runde noch mal ran, der einzige Angriff in die Lisboa-Kurve gelang jedoch nicht, sodass Huff das Sieg-Dutzend knapp verwehrt blieb.

Mit dem Erfolg von Zhang ist seinem Teamwork-Team der Mannschaftstitel in der TCR Asia nicht mehr zu nehmen. Beim Finale in Schanghai geht es aber noch um die Fahrerkrone. ■

TCR Asia Challenge/Macau Guia Race

Chaos im Guia Race

Während die Rennen der TCR Asia noch recht gesittet zugingen, war es beim Macau Guia Race deutlich chaotischer. Filipe de Souza (Audi) sicherte sich dabei einen Doppelsieg.

Die Turbulenzen begannen schon vor dem Start ins erste Rennen, als sich ein Audi-Pilot in der Einführungsrunde beim Reifenaufwärmen in die Leitplanke verabschiedete. Der erste Lauf musste deshalb hinter dem Safety Car aufgenommen werden. Als das Rennen dann freigegeben wurde, knallte es gleich schon wieder, und einer der berühmten Macau-Staus entstand.

Mittendrin war der zu diesem Zeitpunkt noch Fünftplatzierte De Souza. Doch der WTCC-erfahrene Pilot arbeitete sich nach dem Restart ganz nach vorn und sicherte sich den Sieg. Die Aufholjagd im ersten Lauf war gutes Training für den ebenso chaotischen Lauf 2. De Souzas erster Verfolger Lo Sze Ho (Hyundai) crashte dabei sogar noch kurz vor dem Ende hart und löste den Rennabbruch aus. ■ MBR



MACAU GRAND PRIX

Als erster Macanese überhaupt: Filipe de Souza gewann das Guia Race

TCR

Erste Kundenautos

Der in Argentinien entwickelte Toyota Corolla TCR wird nun in Serie gebaut. Die ersten Kundenautos sollen bis März kommen.

Nach dem erfolgreichen Debüt seitens Toyota Gazoo Racing Lateinamerika ist die Testphase des neuen TCR-Autos abgeschlossen, und es geht an den Bau der Kundenautos.

Dafür befindet sich der Corolla in guter Nachbarschaft, denn er wird quasi direkt angrenzend ans Toyota-Werk in Zárate (wo u. a. der Hilux produziert wird) zusammengesetzt. Pro Jahr sollen zehn Fahrzeuge gebaut werden, die ersten sechs sind schon an Teams aus der TCR Südamerika sowie der neuen TCR Brasilien veräußert und werden bis März ausgeliefert. Ob und wann auch europäische Teams – Interesse vorausgesetzt – das Auto bekommen, ist noch offen.

Das Projekt ist dabei zwar technisch gesehen ein rein südamerikanisches, Toyota selbst hat aber Interesse daran, dass die GR-Produkte sichtbarer werden, und befürwortet ausdrücklich den Rennwagen für Privatteams. ■ MBR



TCR SOUTH AMERICA

Bald auch in Kundenhänden: Der bereits siegreiche Toyota Corolla TCR



KOVÁCS

In Valencia wurde Augusto Fernández Moto2-Weltmeister, zwei Tage später fuhr er seinen ersten MotoGP-Test. Im MSa-Interview spricht der 25-jährige Spanier über seine Gefühle und Pläne.

Von: **Imre Paulovits**

Was hat sich besser angefühlt? Die letzte Runde im Moto2-Rennen oder die erste mit dem MotoGP-Motorrad?
Schwierige Frage. Sie haben sich beide auf ihre Art ganz toll angefühlt. Die ganzen Träume meines Lebens sind nun wahr geworden. Ein MotoGP-Motorrad zu fahren, ist schon etwas Besonderes. Man hat eine Vorstellung von der Power, und die, die wirklich da ist, ist noch beeindruckender. Ich bin sehr glücklich, dass ich das erfahren konnte.

Was ist das Beeindruckendste am MotoGP-Motorrad?
Die Leistung und die Reifen. Die Reifen sind viel besser, als was ich von der Moto2 gewohnt war. Auch die Karbon-Bremsen sind beeindruckend. Die Bremsleistung ist so enorm, dass sich die Bremspunkte gar nicht so sehr von denen der Moto2 unterscheiden, obwohl man viel schneller ankommt.

Was nehmen Sie von dem Test in die Winterpause mit?
Vieles über den Fahrstil. Man muss die Kurven ganz anders angehen als mit einem Moto2-Motorrad. Das Einlenken, der Kurvenspeed, wie man das Motorrad wieder aufrichtet. Man muss sein Körpergewicht ganz anders einsetzen. Für die Moto2 war ich ziemlich groß. Da habe ich auch versucht, mit dem Körpergewicht zu spielen, aber hauptsächlich kam es auf eine möglichst aerodynamische Körperhaltung an. Beim MotoGP-Motorrad kommt es viel mehr darauf an, wie man sein Körpergewicht einsetzt, um den Slide zu kontrollieren. Es war schön, dass ich das erlebt habe, denn jetzt kann ich mich über den Winter entsprechend auf mein Training konzentrieren. Vor dem Test war ich beim Briefing geschockt, auf wie viele Dinge man achten muss. Eigentlich wäre da noch die Fahrhöhenverstellung, aber die habe ich kaum betätigt. Man

HANTOS

Moto2-Weltmeister Augusto Fernández auf der MotoGP-GasGas: „Leistung und Reifen sind beeindruckend“

„Die ganzen Träume meines Lebens sind wahr geworden“

sagte mir, dass sich das Motorrad damit besser fahren lässt, aber für mich fühlt es sich nur merkwürdig an. Aber ich weiß auch noch nicht, wie man sie richtig benutzt. Das Motorrad sackt zunächst ab und wird schwerfälliger, ich weiß nicht so recht, was ich damit anfangen soll. Wenn ich aus der Winterpause zurückkomme und man mir sagen wird: Jetzt musst du dich auf die Fahrwerksabsenkung konzentrieren, dann werde ich es tun. Aber bisher gibt es zu viele andere Dinge, die ich zuerst lernen muss.

Wie haben Sie den Testtag eingeteilt?
Ich bin zu Beginn längere Stints gefahren, weil ich das Motorrad verstehen und jeweils mit klaren Ideen an die Box zurückkehren wollte. Besonders bei der Elektronik. In der Moto2 konzentriert man sich auf Federn, Dämpfung und nicht viele andere Dinge. Jetzt habe ich nicht über Federn gesprochen. Wir haben nur zu Beginn die Federn getauscht, weil die Basis nicht für mich ausgelegt war. Von da an haben wir uns auf die Elektronik konzentriert und die Traktionskontrolle probiert, mit mehr und mit weniger Leistung. Ich musste ein Gefühl bekommen, um zu verstehen, wie die Dinge funktionieren. Und auch, um meinen Fahrstil aufzubauen. Um zu verstehen, was ich bevorzuge, was mein Fahrstil benötigt.

Haben Sie mit Pol Espargaró über das Motorrad gesprochen?
Ja. Es ist gut, dass wir Pol auf der anderen Seite der Box haben. Wenn ich auch langsamer war als er, habe ich meine Daten den ganzen Tag mit seinen verglichen. Es waren Dinge dabei, bei denen ich mich gewundert habe, dass ich schon gut bin, aber noch mehr, an denen ich arbeiten muss. Ich habe das während der Mittagspause besprochen. Ich muss mich natürlich verbessern und an einem Punkt ankommen, an dem ich die Dinge besser spüre. Was die MotoGP vom Fahrstil verlangt, unterscheidet sich stark von der Moto2. Deshalb muss ich bei null anfangen und einen neuen Fahrstil aufbauen.

Werden Sie Ihre Wintervorbereitung ändern müssen?
Ich werde sicherlich nicht so strikte Diät halten müssen wie zuvor in der Moto2. Ich will aber nicht viel an Gewicht zulegen, ich will nur nicht ständig hungern. In meiner Moto2-Zeit hatte ich selten ordentliche Abendessen, und sie waren nie ausreichend. Ich will jetzt eine gesunde Ernährung und genügend Kraft für die MotoGP haben.

> „Ich muss meinen Fahrstil neu aufbauen und bin froh, einen so erfahrenen Fahrer wie Pol Espargaró in meinem Team zu haben.“
>
> Augusto Fernández

Haben Sie beim Test Probleme mit Ihren Armen bekommen?
Nein, überhaupt nicht. Ich hatte vor zwei Jahren eine Armpump-OP. Im Moment ist mit meinen Unterarmen alles okay, und ich hoffe, dass es auch so bleibt.

Hätten Sie gedacht, dass Sie am Testtag 83 Runden zusammenbekommen?
Ich hatte nicht über Runden nachgedacht. Wir haben einfach einen Run nach dem anderen abgespult. Als wir schließlich 83 Runden zusammenhatten, war auch das Team überrascht. Ich habe mich danach aber sehr wohlgefühlt. In Sepang wird es körperlich aber sicherlich anstrengend werden.

Werden Sie in ein Red-Bull-Center gehen, um Ihre Fitness testen zu lassen?
Ja, ich habe vor, im Januar ins Red-Bull-Center nach Österreich zu kommen und mich komplett durchchecken zu lassen.

Mit welchen Gedanken gehen Sie jetzt in die Winterpause?
Es ist gut, etwas Ruhe zu haben, um überhaupt zu begreifen, was mit mir passiert ist. Weltmeister und MotoGP-Pilot zu sein, das kann ich immer noch nicht glauben. Deshalb will ich mich jetzt erst einmal entspannen und alles sacken lassen.

Wie war es, Weltmeister zu werden?
Es war fantastisch, ich konnte es kaum glauben. Die ersten Runden des Rennens waren etwas frustrierend, weil ich wusste, dass ich schneller fahren konnte, ich wollte aber kein unnötiges Risiko eingehen. Andererseits wollte ich mir Ogura schnappen, damit er nicht vorn davonfährt. Es tut mir leid für Ai, dass er gestürzt ist, aber danach habe ich alles vergessen, und ich wollte die Saison mit einem Sieg beenden. Aber Pedro Acosta war schon während der Trainings superschnell, er hatte etwas extra. Ich pushte so hart es ging und habe ihn bis zur letzten Kurve gefordert, aber er hat einfach ein tolles Rennen gefahren und keinen Fehler gemacht. Ich bin sehr glücklich für ihn, dass er Rookie des Jahres wurde, und für das Team, dass wir die Teamweltmeisterschaft gewonnen haben. Es ist eine fantastische Truppe und ein sehr gutes Team, ich denke, wir haben es verdient.

Wie sehen Sie Ihre bisherige Karriere?
Ich bin stolz darauf. Ich bin stolz darauf, wie ich es mit meiner Familie bis hierher geschafft habe. Meine Karriere ging nicht immer nur aufwärts. Ich musste erst meinen Platz in der Weltmeisterschaft erkämpfen und jeden Schritt, den wir gemacht haben. Es gab auch nach sehr konkurrenzfähigen Jahren wieder Rückschläge, und ich hatte zwei schlechte Jahre. Aber am Ende bin ich heute gerade wegen dieser Jahre der Fahrer, der ich bin. Deshalb muss ich diese Jahre nicht bereuen.

Was wurde in dem Team von Aki Ajo anders?
Es ist ein fantastisches Team, und sie haben mir wirklich durch diese Saison geholfen. Ich hatte vom ersten Moment an, als ich auf ihr Motorrad stieg, ein gutes Gefühl. Wir haben in der ersten Saisonhälfte nicht die Resultate erzielt, die wir uns erhofft hatten. Aber das Team hat nie aufgehört, an unser Ziel zu glauben, und das war der Titel. Als wir in der Punktetabelle weit hinter Vietti lagen, hat Aki Ajo nie seinen Glauben verloren, und das gab mir die Ruhe, die ich brauchte, um die ersten Ergebnisse einzufahren. Dann kam der erste Sieg in Le Mans, und danach konnte ich mein Selbstvertrauen aufbauen, das ich gebraucht habe. Ich hatte zuvor zwei schlechte Jahre ohne Selbstvertrauen, und ich musste es erst wieder aufbauen. Dafür brauchte ich gute Ergebnisse.

Was sind Ihre Erwartungen für Ihre Rookie-Saison?
Ich bin bereit zu lernen, und dabei bin ich angewiesen auf jede Rückmeldung des Teams. Aber ich habe ein sehr gutes Team mit sehr viel Erfahrung. Und mit Jack Miller und Brad Binder fahren im KTM-Werksteam noch zwei sehr erfahrene Piloten mit dem gleichen Material. Es ist ein weiterer Traum wahr geworden, und ich bin bereit, ihn so gut ich kann zu erfüllen. ■



Augusto Fernández

Geburtstag: 23.09.1997
Geburtsort: Madrid (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2017: Moto2, SpeedUp (31.)
2018: Moto2, Kalex (18.)
2019: Moto2, Kalex (5.)
2020: Moto2, Kalex (13.)
2021: Moto2, Kalex (5.)
2022: Moto2, Kalex (1.)
2023: MotoGP, GasGas



MOTOGP

Starterlisten 2023

Die Dorna hat die provisorischen Starterlisten der drei Motorrad-WM-Klassen für 2023 bekannt gegeben. An ihnen dürfte sich nicht mehr viel ändern.

Von: **Imre Paulovits**

Nächstes Jahr müssen wir uns wieder an ein verkleinertes MotoGP-Feld gewöhnen, denn nach dem Rückzug von Suzuki wurde ihr Teamplatz nicht weiter vergeben. Die Fahrerwechsel sind schon früh in der Saison bestätigt worden, und alle sind in Valencia bereits mit ihren neuen Motorrädern gefahren, daher gibt es in der Königsklasse keine Überraschungen.

In den beiden kleineren Klassen gibt es ein neues deutsches Superteam. IntactGP hat sich mit Peter Öttl zusammengetan, dieser wird das Moto3-Werksaufgebot von Husqvarna leiten, Jürgen Lingg unter dem gleichen Namen dasselbige in der Moto2. Von Marcel Schrötter hat sich das deutsche Team nach sechs Jahren getrennt, dafür werden Moto2-Europameister Lukas Tulovic sowie MotoGP-Absteiger Darryn Binder bei ihnen fahren. Die ersten drei der Moto3-WM 2022 sind in die Moto2 aufgestiegen: Izan Guevara wird bei Aspar, Sergio Garcia bei Pons und Dennis Foggia bei Italtrans fahren. ■

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP23
10	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22
12	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
20	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23
25	Raúl Fernández (E)	RNF MotoGP Team	Aprilia RS-GP
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
37	Augusto Fernández (E)	Tech3 GasGas Factory Racing	GasGas RC16
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
43	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
44	Pol Espargaró (E)	Tech3 GasGas Factory Racing	GasGas RC16
49	Fabio Di Giannantonio (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22
63	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23
72	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22
88	Miguel Oliveira (P)	RNF MotoGP Team	Aprilia RS-GP
89	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP23
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2023

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
3	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Kalex
4	Sean Dylan Kelly (USA)	American Racing	Kalex
5	Kohta Nozane (J)	Yamaha VR46 Master Camp Team	Boscoscuro
7	Barry Baltus (B)	RW Racing GP	Kalex
11	Sergio Garcia (E)	Flexbox HP40	Kalex
12	Filip Salac (CZ)	Gresini Racing Moto2	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	Fantic Motor	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
15	Darryn Binder (ZA)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
17	Álex Escrig (E)	MV Agusta Forward Team	MV Agusta
18	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha VR46 Master Camp Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
21	Alonso López (E)	Speed Up Racing	Boscoscuro
22	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
23	Niccolò Antonelli (I)	Fantic Motor	Kalex
24	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta Forward Team	MV Agusta
28	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	Kalex
33	Rory Skinner (GB)	American Racing	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
40	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex
52	Jeremy Alcoba (E)	Gresini Racing Moto2	Kalex
54	Fermín Aldeguer (E)	Speed Up Racing	Boscoscuro
64	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
71	Dennis Foggia (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
75	Albert Arenas (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
84	Zonta van den Goorbergh (NL)	RW Racing GP	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda
6	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas Aspar Team	GasGas
7	Filippo Farioli (I)	Red Bull KTM Tech3	KTM
10	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM
18	Matteo Bertelle (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
19	Scott Ogden (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
20	Lorenzo Fellon (F)	CIP Green Power	KTM
22	Ana Carrasco (E)	BOE Motorsport	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda
27	Kaito Toba (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
38	David Salvador (E)	CIP Green Power	KTM
43	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto
44	David Muñoz (E)	BOE Motorsport	KTM
48	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
55	Romano Fenati (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
63	Syarifuddin Azman (MAL)	MT Helmets - MSI	KTM
64	Mario Aji (RI)	Honda Team Asia	Honda
66	Joel Kelso (AUS)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto
70	Joshua Whatley (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
71	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna
72	Taiyo Furusato (J)	Honda Team Asia	Honda
80	David Alonso (E)	GasGas Aspar Team	GasGas
82	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM
95	Collin Veijer (NL)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna
96	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
99	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM

MotoGP

Acosta testet RC16

Pedro Acosta wird bei KTM für höhere Aufgaben vorbereitet. Am Montag durfte der Moto3-Weltmeister von 2021 die MotoGP-KTM testen. Es war wohl mehr als nur ein Gefallen an einen jungen Rennfahrer.

Von: **Imre Paulovits**

Dass er Talent hat, war spätestens klar, als Pedro Acosta 2021 als Rookie Moto3-Weltmeister wurde. Wenn er letzten Sommer wegen eines Beinbruchs beim Training auch etwas zurückgeworfen wurde, seine Vorstellung beim WM-Finale in Valencia, wo ihn auch der völlig entfesselte Weltmeister Augusto Fernández nicht einholen konnte, war einfach nur beeindruckend. Nun haben die KTM-Verantwortlichen die ersten Schritte, die bereits über die Saison 2023 hinausgehen, getan. Der 18-Jährige wurde zur privaten Testsession der Österreicher nach Jerez eingeladen, wo er am Montag die MotoGP RC16 ausprobieren konnte.

Bis Redaktionsschluss gab es zwar keine Nachrichten darüber, wie sich das Supertalent mit dem MotoGP-Motorrad angestellt hat. Aber demnach zu urteilen, wie schnell er den Umstieg von der Moto3 auf die Moto2 bewältigen konnte, dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis Acosta auch in der MotoGP den Speed findet. KTM hat gerade erst Augusto Fernández in die MotoGP gehoben, mit Brad Binder, Jack Miller und Pol Espargaró haben sie drei weitere sehr potente Fahrer unter Vertrag. Wer wird wohl gehen müssen, wenn Acosta erst einmal wirklich aufsteigen sollte? ■



POLARITY PHOTO

Zu Recht ein Grinsen im Gesicht: Pedro Acosta durfte bereits die MotoGP-KTM testen

MotoGP

Bagnaia beim Präsi

Was Francesco Bagnaias Titelgewinn in Italien wirklich bedeutet, zeigte sich letzte Woche: Er bekam mitsamt dem Ducati-Team eine Audienz beim Staatspräsidenten.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche wurde MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia doppelt geehrt. Zuerst bekam er den Goldenen Kragen vom Italienischen Olympischen Komitee, dann wurde er von Sergio Mattarella, dem Staatspräsidenten Italiens, zu einer Audienz in den Quirinalspalast geladen und mit ihm Ducati-CEO Claudio Domenicali, Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna und Sportdirektor Paolo Ciabatti. Auch Giovanni Malagò, Präsident des Italienischen Olympischen Komitees, FMI-Präsident Giovanni Copioli und Andrea Abodi, Italiens Minister für Jugend und Sport, nahmen an dem Treffen teil, wo dem Staatsoberhaupt die MotoGP-Ducati vorgeführt wurde. In Zahlen ausgedrückt war es zum 50-jährigen Jubiläum von Giacomo Agostinis letztem 500er-Titel auf MV Agusta, dass wieder ein Italiener auf einem italienischen Motorrad Weltmeister der Königsklasse wurde. Wie viel mehr das Ereignis in dem Land bedeutet, als es die blanken Zahlen vorgeben, zeigte diese Audienz. ■



QUIRINALE

Weltmeister Bagnaia (l.) erklärt Staatspräsident Sergio Mattarella die Ducati GP22

NACHRICHTEN

MOTOGP
Aleix Espargaró, Maverick Viñales, Miguel Oliveira und Raúl Fernández verbrachten die letzte Woche in Köln und machten Windkanalversuche mit neuen Teilen für die Aprilia-RS-GP. Was dort ausgearbeitet wurde, dürfte das Äußere der 2023er-RS-GP, wie sie zum ersten Test in Sepang Anfang Februar auftauchen wird, bestimmen. Auch für die beiden Fahrer des neuen Aprilia-Satelliten-Teams, Miguel Oliveira und Raúl Fernández, wurden Verkleidungsteile maßgeschneidert. Wie wichtig die Aerodynamik in der MotoGP geworden ist, hat die letzte Saison gezeigt: Aprilia konnte mit seinen Innovationen sehr gut punkten, und nun gilt es, diese Position weiter zu halten. Während seine Kollegen in Köln waren, verbrachte Aprilia-Testfahrer Lorenzo Savadori die Zeit in Jerez und brachte es auf 134 Runden, während er neue Teile auswertete.

MOTOGP
Gleich nachdem er vom ersten Test für die neue Saison in Valencia in seiner Heimat angekommen war, begab sich LCR-Honda-Pilot Takaaki Nakagami ins Krankenhaus, um sich einer weiteren Operation an seiner rechten Hand zu unterziehen, die er sich bei der Kollision mit Marc Márquez in Aragón zugezogen hatte. Bei der zweiten OP wurden die Streckmuskeln und Sehnen des kleinen Fingers wiederhergestellt. Bis zum ersten Sepang-Test hofft der 30-jährige Japaner wieder völlig fit zu sein.

MOTORRAD-WM
Dorna-Sportdirektor Carlos Ezpeleta hat am Wochenende seine Verlobte Lidia Acin geheiratet. Die spanischen GP-Piloten, allen voran Marc und Álex Márquez, Jorge Martín und Pol Espargaró, wohnten den Feierlichkeiten bei und sorgten dafür, dass es richtig schwungvoll zuging. Das Paar fuhr schließlich mit einer weißen Vespa davon.

Die vier Schnellsten beim WM-Finale: Bautista (#19), Rea (#65), Razgatlioglu (#1) und Alex Lowes (#22)

DUCATI

Grande Finale

Wechselhaftes Wetter sorgte beim WM-Finale auf Phillip Island für spannende Rennen, aber es waren doch wieder dieselben, die sie untereinander ausfochten. Jonathan Rea gewann eines, Álvaro Bautista zwei.

Von: **Imre Paulovits**

Phillip Island ist berühmt-berüchtigt für seine Wetterkapriolen. Dass man auf der Insel nahe der Bass-Straße an einem Tag vier Jahreszeiten vorfinden kann, ist hinlänglich bekannt. Und den Spruch „Wenn dir das Wetter nicht passt, warte fünf Minuten" kennt auch jeder im Fahrerlager. Doch wie sich am Superbike-WM-Wochenende Regenschauer und Sonnenschein an beiden Renntagen abwechselten, war selbst für dortige Verhältnisse ungewöhnlich und machte zumindest zwei der drei letzten Rennen des Finales zur Pokerpartie.

Jonathan Rea, dessen Frau Tatiana von der Insel stammt, wollte bei seinem zweiten „Heimrennen" unbedingt wieder gewinnen. Doch wie beim Superbike-WM-Wochenende 2019 wurde schnell klar, dass Álvaro Bautista und die Ducati auf dem klassischen Inselkurs eine nur schwer zu knackende Kombination darstellen würden. Eine Woche, nachdem er in Mandalika seinen WM-Titel sichergestellt hatte, fuhr der 37-jährige Spanier nicht nur die Pole-Position heraus. Seine Pace im Trockenen war ebenfalls die schnellste. Doch dann ergoss sich kurz vor dem Start zum ersten Rennen wieder ein Schauer über die Strecke. Weil aber gleich die Sonne herauskam und ein heftiger Wind blies, war klar, dass die Strecke noch während des Rennens wieder abtrocknen würde – nur wusste niemand, wie schnell. Alle starteten auf Regenreifen, einzig Philipp Öttl versuchte es hinten mit einem Intermediate, doch damit sollte er gleich in der zweiten Kurve von der Strecke geraten. Die Boxendurchfahrt für einen Reifenwechsel wurde auf 63 Sekunden festgesetzt. Und nachdem sich gerade sein Teamkollege Alex Lowes, der an diesem Wochenende zu Hochform auffuhr, an die Spitze gesetzt hatte, fuhr Jonathan Rea als Erster zum Reifenwechsel an die Box. Er hielt die Sollzeit bis auf die Sekunde genau ein. Während der mit ihm in die Box eingebogene Toprak Razgatlioglu etwas zurückfiel, weil sie die Vorderachse nicht schnell genug wieder reinbrachten, fuhr Rea dank seiner Taktik zum Sieg.

Im Superpole-Race war die Ausgangslage ähnlich, doch nicht ganz so nass. Während Scott Redding und Philipp Öttl nach der Aufwärmrunde zum Reifenwechsel an die Box fuhren, setzte Álvaro Bautista gleich auf Slicks. Er wurde in der ersten Runde zwar bis zum 14. Platz durchgereicht, doch als es auftrocknete, spielte er seinen Vorteil aus und verdrängte Rea in der vorletzten Runde von der Spitze. „Eigentlich bin ich für eine solche Pokerei zu alt und dazu Familienvater, aber ich konnte nicht widerstehen", grinste Bautista bei der Siegerehrung. Als es im zweiten Rennen fast durchgehend trocken war, gewann der Weltmeister dann noch einmal. ■



WORLDSBK

Geschafft: Jonathan Reas erster Sieg seit Estoril im Mai



DUCATI

Totaler Triumph für Ducati: Nach Fahrer- auch Hersteller- und Team-Titel

Supersport-WM

Triumphaler Abschied

Wenn er im ersten Rennen auf Phillip Island auch das Podest verpasste – im zweiten konnte sich Dominique Aegerter mit einem Sieg aus der Supersport-WM verabschieden.

Von: **Imre Paulovits**

Man kann es kaum glauben: In seinen zwei Supersport-WM-Saisons ist Dominique Aegerter nie ein Regenrennen gefahren. Doch beim Rennen am Samstag war es durchgehend nass, und diesmal war der 32-jährige Schweizer nicht der Favorit. Ducati-Pilot Federico Caricasulo und Kawasaki-Jüngling Yari Montella waren es, die sich an der Spitze abwechselten. Montella setzte sich in der letzten Runde in Turn 1 an die Spitze, bevor er kontern konnte, legte sich Caricasulo in Turn 4 hin, so konnte Montella seinem ersten Supersport-WM-Sieg entgegenfahren, vor Nicolò Bulega und Can Öncü, der sich damit den dritten WM-Rang sicherte.

Im zweiten Rennen war gegen Aegerter wieder kein Kraut gewachsen. Zwar musste er sich gegen Lorenzo Baldassarri und Caricasulo zur Wehr setzen, doch als die beiden sich einmal miteinander verwickelten, machte er die nötige Lücke auf, sodass sie nicht mehr in seinen Windschatten kamen, und der Schweizer fuhr einen weiteren überlegenen Sieg heraus, sein 17. in diesem Jahr. Er hat nun auf jeder Strecke, auf der er gefahren ist, mindestens einmal gewonnen. Aegerter verabschiedet sich mit zwei WM-Titeln, 27 Siegen, 35 Podestplätzen, 22 Pole- Positions und 20 schnellsten Rennrunden aus der Supersport-WM – dies hat in zwei Jahren noch niemand zustande gebracht. ■



TEN KATE RACING

Dominique Aegerter: Zum Schluss noch einen „Shoey" in Jack Millers Heimat

Superbike-WM

Redding zweimal gut

Obwohl sich BMW in Australien wieder schwertat, fuhr Scott Redding zwei sechste Plätze heraus. Eugene Laverty verletzte sich bei seinem Abschied.

Von: **Imre Paulovits**

Die BMW-Piloten bekamen von den Folgen der Wetterkapriolen ordentlich ihren Teil ab. Dass Scott Redding trotzdem zwei sechste Plätze herausfuhr, zeigt seine fahrerische Qualität auf. Im Superpole-Race hatte er zunächst auf Regenreifen gesetzt, fuhr dann aber für Intermediates an die Box und aus der Boxengasse auf Platz 6. Dies war dann sein Startplatz für das zweite Rennen, in dem er zeitweise bis auf P2 vorfuhr und schließlich als Sechster einen halbwegs versöhnlichen Saisonabschluss hatte. „Am Ende waren die Intermediates für das Sprintrennen nicht die beste Option, aber immerhin haben sie für Platz 6 gereicht", freute sich Redding. „Im zweiten Rennen hatte ich einen wirklich guten Start, habe dann aber Reifenprobleme bekommen."

Eugene Laverty wollte sich mit einem Highlight von seiner aktiven Rennfahrerlaufbahn verabschieden, und er lag im zweiten Rennen nach der ersten Runde auf P8. Er kämpfte weiter ständig in den Punkten, doch in der 18. Runde flog er in der superschnellen Turn 1 ab und zog sich einen Beckenbruch zu. ■

WORLDSBK

Scott Redding (#45): Im zweiten Rennen zeitweilig vor Weltmeister Bautista

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Die Wintersaison wird sehr kurz. Bereits 96 Tage nach dem letzten Zieleinlauf auf Phillip Island geht es am 24. Februar – wieder auf Phillip Island – mit dem ersten Training der Saison 2023 weiter. So muss auch die Winter-Testzeit stark komprimiert werden. Schon am 1./2. Dezember testen Kawasaki und BMW in Jerez, im Januar sind zwei weitere Tests in Jerez am 25./26 Januar und in Portimão am 31. Januar/1. Februar angesetzt. In der Woche vor dem WM-Auftakt gibt es dann noch einmal für alle einen gemeinsamen Test auf Phillip Island. Die Neulinge Dominique Aegerter und Remy Gardner müssen die Zeit besonders effizient nutzen.

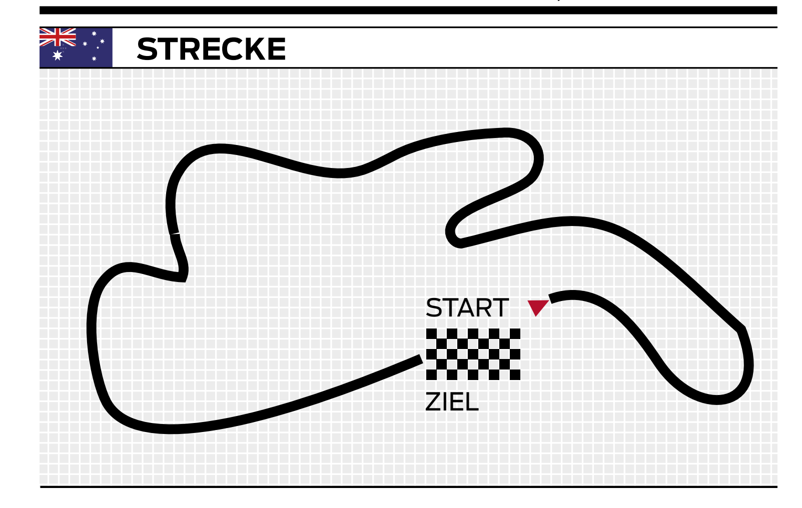
SUPERBIKE-WM
Ducati hat in diesem Jahr das bestmögliche Ergebnis eingefahren, das beste in der Geschichte des Herstellers aus Bologna überhaupt. Nach der Triple-Crown in der MotoGP (Fahrer-, Hersteller-, Team-Titel) machten sie es auch in der Superbike-WM gleich – wenn der Team-Titel auch kein offizieller FIM-Weltmeistertitel ist, sondern nur von der Dorna ausgeschrieben.

SUPERBIKE-WM
Suzuka-8-Stunden-Sieger und HRC-Testpilot Tetsuta Nagashima fuhr in Australien statt dem verletzten Iker Lecuona. Der 30-jährige Japaner machte eine gute Figur und war am ersten Tag Sechstschnellster. Doch er konnte seine Suzuka-Erfahrung bei dem wechselnden Wetter nicht restlos in Erfolg ummünzen. Immerhin wurde er im ersten Rennen Zehnter. Im Superpole-Race schaffte er aber nur P19, und obwohl er im zweiten Rennen mit einem neunten Platz glänzte, konnte er nach dem Ausfall von Vierge nicht verhindern, dass BMW durch den sechsten Platz von Scott Redding Honda in der Hersteller-WM um einen Punkt überholte.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT **4,445 KM**

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Bautista	1.29,815
2.	Rea	1.30,026
3.	Lowes	1.30,053
4.	Razgatlioglu	1.30,243
5.	Locatelli	1.30,580
6.	Gerloff	1.30,727
7.	Öttl	1.30,963
8.	Rinaldi	1.31,106
9.	Vierge	1.31,307
10.	Nagashima	1.31,339
11.	Mahias	1.31,406
12.	Redding	1.31,444
13.	Laverty	1.31,494
14.	Bassani	1.31,613
15.	Van der Mark	1.31,738
16.	Forés	1.31,767
17.	Syahrin	1.32,075
18.	Baz	1.32,122
19.	Nozane	1.32,270
20.	König	1.32,909

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	601 Punkte
2.	Razgatlioglu	529
3.	Rea	502
4.	Rinaldi	293
5.	Locatelli	274
6.	Lowes	272
7.	Bassani	244
8.	Redding	201
9.	Lecuona	189
13.	Öttl	85

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	632 Punkte
2.	Yamaha	577
3.	Kawasaki	530
4.	BMW	259
5.	Honda	258

ERGEBNIS 1. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 19. November 2022 34. WM-Lauf; 97,790 km über 22 Rdn. à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: abtrocknend, Luft: 18 Grad, Asphalt: 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	36.47,340 min	1.31,950	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+6,247 s	1.31,868	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+15,435 s	1.31,847	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+18,342 s	1.32,346	13
5.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+19,369 s	1.32,452	11
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+36,235 s	1.31,872	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+37,641 s	1.34,062	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+43,137 s	1.33,612	8
9.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	21	+57,704 s	1.33,970	7
10.	Tetsuta Nagashima (J)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+ 1.01,086	1.33,297	6
11.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+1.03,075 min	1.33,147	5
12.	Kyle Smith (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1.06,326 min	1.40,364	4
13.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+1.07,099 min	1.34,724	3
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+1.08,976 min	1.34,777	2
20.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	20	+1 Runde	1.33,392	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 20. November 2022 36. WM-Lauf; 75,565 km über 17 Rdn. à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 15 Grad, Asphalt: 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	17	27.08,334 min	1.30,879	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+0,357 s	1.30,938	20
3.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	17	+1 Sektor	1.30,991	16
4.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	17	+1 Sektor	1.31,062	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	17	+2 Sektoren	1.31,648	11
6.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	17	+2 Sektoren	1.31,368	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+2 Sektoren	1.31,659	9
8.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	17	+2 Sektoren	1.32,035	8
9.	Tetsuta Nagashima (J)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+2 Sektoren	1.31,904	7
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	17	+3 Sektoren	1.32,216	6
11.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	17	+3 Sektoren	1.31,786	5
12.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	17	+3 Sektoren	1.32,203	4
13.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	17	+4 Sektoren	1.32,203	3
14.	Oliver König (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	17	+4 Sektoren	1.33,380	2
15.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	17	+4 Sektoren	1.33,511	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Phillip Island (AUS) – 20. November 2022 35. WM-Lauf; 44,450 km über 10 Rdn. à 4,445 km; 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: abtrocknend, Luft: 15 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	16.11,935 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+3,285 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+3,328 s
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+6,670 s
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+9,238 s
6.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+9,328 s
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+12,173 s
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+13,427 s
9.	Xavi Forés (E)	Ducati Panigale V4 R	+17,416 s
10.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+18,069 s
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+27,298 s
12.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	+29,522 s
13.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+32,064 s
14.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	+35,276 s
16.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+40,015 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 19. November 2022 23. WM-Lauf; 80,010 km über 18 Rdn. à 4,445 km; 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: nass, Luft: 18 Grad, Asphalt: 21 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	32.02,504 min
2.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+2,706 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+5,889 s
4.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+7,223 s
5.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+12,212 s
6.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+15,183 s
7.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+21,181s
8.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki ZX-6R	+25,366 s
9.	Simon Jespersen (DK)	Yamaha YZF R6	+31,285s
10.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+ 33,492 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	498 Punkte
2.	Baldassarri	388
3.	Öncü	264
22.	Brenner	32
26.	Hobelsberger	21
29.	Schrötter	9
34.	Kofler	2

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Phillip Island (AUS) – 20. November 2022 23. WM-Lauf; 80,010 km über 18 Rdn. à 4,445 km; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	28.29,237 min
2.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+1,888 s
3.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	+2,637 s
4.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+7,287 s
5.	Yari Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+7,597 s
6.	Raffaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+10,707 s
7.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+11,270 s
8.	Oliver Bayliss (AUS)	Ducati Panigale V2	+20,480 s
9.	Andy Verdoia (F)	Yamaha YZF-R6	+20,730 s
20.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+59,349 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	571 Punkte
2.	Ducati	368
3.	Kawasaki	311
4.	Triumph	233
5.	MV Agusta	205

Superbike-WM

Zweimal verzockt

Wie das Wochenende von Philipp Öttl hätte sein können, bewies er im letzten Rennen, als er bis auf Platz 8 vorfuhr. Bei den Rennen davor lag er mit den Reifen völlig daneben.

Von: **Imre Paulovits**

Weil sich Philipp Öttl in Mandalika bei seinem Sturz eine Gehirnerschütterung und Rückenprellungen zugezogen hatte, war gar nicht klar, ob er in Australien überhaupt starten durfte. Doch dann bekam er die Freigabe, und er legte erstaunlich los. Nicht nur, dass er in den freien Trainings vorn mit dabei war, mit dem siebten Platz in der Superpole fuhr er auch sein bestes Saisonergebnis ein. Doch dann ging erst einmal nichts mehr. Im ersten Rennen entschied sich Öttl mit dem Team für Intermediates, doch dafür war die Strecke noch zu nass. Öttl stürzte in der zweiten Kurve, kam ins nasse Gras und fuhr danach an die Box, um sich Regenreifen abzuholen. Doch damit verlor er eine Runde. Und als es zum Schluss trocken wurde, musste er für Slicks ein zweites Mal an die Box.

Im Superpole-Race hatte Öttl auch kein Glück mit der Reifenwahl. Er fuhr nach der Besichtigungsrunde für Intermediates an die Box, doch aus der Boxengasse konnte er nicht mehr als einen 16. Platz herausfahren. Dafür gab es beim zweiten Rennen am Sonntag noch ein versöhnliches Ergebnis für das Wochenende und für die Saison: Er fuhr bis auf P8 vor und wurde damit bester Nicht-Werksfahrer: „Da passte endlich alles zusammen, und ich konnte noch ein versöhnliches Resultat einfahren.“ ■



TEAM GOELEVEN

Philipp Öttl: Im letzten Rennen des Jahres auf P8 bester Nicht-Werksfahrer

Supersport-WM

Toller Einstand

Marcel Schrötter fuhr das Finale mit einer Wildcard auf der MV Agusta F3 800 mit. Seine Vorstellung lässt auf große Taten im nächsten Jahr hoffen.

Von: **Imre Paulovits**

Dass Marcel Schrötter im ersten freien Training, wo er zum ersten Mal auf der MV Agusta saß und erstmals die Haftgrenze der Pirelli-Slicks probierte, gleich Zwölftschnellster war, ließ bereits aufhorchen. Im zweiten Training war er nur noch drei Hundertstelsekunden langsamer als sein Teamkollege Niki Tuuli, der in diesem Jahr immerhin bereits einen WM-Lauf gewonnen hat. Doch im ersten Regenrennen wollte es nicht so recht klappen, und dann stürzte der Supersport-WM-Neuling. Als es am Sonntag trocken war, ging es umso besser. Schrötter lag zeitweise auf dem vierten Platz, und schließlich endete sein Debüt auf dem siebten Platz. „Ich denke, es war insgesamt ein ordentliches Rennen, zumindest was ich in der ersten Hälfte zeigen konnte“, meinte der Bayer. „Es hat definitiv Spaß gemacht, mit den etablierten Jungs zu kämpfen.“ Schrötter wird in Australien bleiben und am nächsten Wochenende zusammen mit seinem Kumpel Jack Miller in der Australischen Superbike-Meisterschaft fahren! ■



MV AGUSTA

Marcel Schrötter: Supersport-WM-Debüt auf Platz 7 beendet

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Jules Cluzel fuhr in Australien sein letztes Rennen, und die Rennfahrer-Kollegen gaben dem 34-jährigen Franzosen einen gebührenden Abschied. Nachdem Cluzel als Elfter abgewunken wurde, versammelten sich die Fahrer mit ihm in Turn 4 und machten einen gewaltigen Gruppen-Burnout, wie man ihn bislang nur selten gesehen hat. Loris Baz war mit einem Satz Karten angerückt, er setzte sich mit seinem Landsmann auf den Boden, und sie spielten eine spontane Partie. Nach sieben Jahren bei den 125ern, 250ern und der Moto2 war Cluzel 2012 in die Supersport-WM gekommen, hat dort zehn Saisons bestritten, dazu 2013 eine in der Superbike-WM. Er war dreimal Supersport-Vizeweltmeister, dreimal WM-Dritter und dreimal WM-Vierter. Er hat in der Klasse 24 Rennen gewonnen und stand 62-mal auf dem Podest, aber neben den Erfolgen waren es auch die vielen Verletzungen, die seinen großen Traum vom WM-Titel verhinderten. Doch so sehr er sich auch mit dem Rücktritt abgefunden hat, flossen in Australien dann doch die Tränen.

SUPERSPORT-WM

Nach Oli Bayliss kommt 2023 ein zweites australisches Talent in die Supersport-WM. Der 17-jährige Luke Power, der dieses Jahr in der Supersport-Klasse von Wayne Raineys MotoAmerica fuhr und dort auf Suzuki mit zwei Podestplätzen den fünften Gesamtrang herausfuhr, hat sich mit Motozoo Racing by Pucetti auf eine komplette WM-Saison geeinigt. „Es ist unglaublich, dass dieser Deal geklappt hat. Ich freue mich riesig, nächstes Jahr die Supersport-WM fahren zu können“, so Power. „Kawasaki war als Kind meine Lieblingsmarke, und damals hatte ich davon geträumt, eines Tages in der Weltmeisterschaft fahren zu können. Jetzt ist es wahr geworden.“



Penz-Domination

Nur unter schärfsten Corona-Auflagen konnte der Macau-GP endlich wieder stattfinden. Es wurde ein Total-Triumph des deutschen Penz13-Teams: Die Ränge 1 bis 4 sicherten sich die Piloten von Rico Penzkofer.

Von: **Toni Börner**

Der Finne Erno Kostamo feierte nach zwei Jahren Pause des Macau Motorcycle Grand Prix einen Comeback-Sieg. Der Finne setzte sich dabei nach anfänglich harten Kämpfen gegen seine beiden Teamkollegen David Datzer (BMW) und Sheridan Morais (Honda) durch. Der Schweizer Lukas Maurer (Kawasaki) rundete die Top-4 für das deutsche Penz13-Team ab, der Österreicher Julian Trummer (Yamaha) wurde Sechster.

In der chinesischen Spielermetropole war man noch weit davon entfernt, wieder von einem normalen Rennbetrieb zu sprechen. Eine ganze Woche lang mussten die diesjährigen MacauGP-Piloten vor dem ersten öffentlichen Auftritt eine Hotel-Quarantäne absolvieren – mit lokaler Kost an die Zimmertür geliefert. Chinesische Nudeln zum Frühstück zeugten dabei aber nicht gerade von Luxus oder gar es sich gut gehen lassen. Aus diesem Grund suchte man auch die letzten Sieger und Dominatoren in der Startliste vergeblich: Michael Rutter, Peter Hickman, Glenn Irwin, John McGuinness, Ian Hutchinson – sie alle blieben dem Rennen fern. Wer jetzt aber denkt, dass das diesjährige Rennen deshalb wertlos war, der irrt: Erno Kostamo und David Datzer legten im Rennen Rundenzeiten und eine Pace hin, die auch 2019 für das Podest gut gewesen wären. Sicherlich wären es packende Kämpfe mit den etablierten Stars gewesen, aber die IRRC-Jungs wissen nun, dass sie auch die Macau-Cracks beim nächsten Mal nicht fürchten müssen.

Zeitplan? Welcher Zeitplan?

2022 sollte nun auch endlich der schon länger geplante neue Zeitplan umgesetzt werden, bei dem die Motorräder zwei Rennen am Samstag fahren sollten. Für diese hatte sich Erno Kostamo die Pole-Position in 2.28,202 Minuten gesichert. Zum Vergleich: Damit hätte der Finne beim letzten regulären MacauGP 2019 auf dem siebten Startplatz gestanden. Datzer und Morais komplettierten Reihe 1. Doch der erste Lauf wurde abgesagt, denn im chinesischen Tourenwagen-Cup, der direkt vor dem geplanten Motorradrennen stattfand, wurde kräftig Ölt verteilt und „die Piste war komplett ruiniert“, wie es Datzer formulierte.

Dennoch sollte gefahren werden. Die Fahrer gingen auf zwei Warm-up-Runden raus, die Distanz wurde von acht auf sieben Runden gekürzt. „Wenn ihr aber mit der Strecke nicht zufrieden seid, dann hebt bitte die Hand, und wir werden abbrechen und das Rennen absagen“, so Track-Manager Patrick Castro in der Startaufstellung zu den Fahrern. Es folgte die Absage. „Rennen 2 soll aber am Nachmittag wie geplant stattfinden“, vermeldete Datzer. Später wurde dieser Plan verworfen und Rennen 2 – was dann das einzige bleiben sollte – auf Sonntagmorgen verschoben.

Wheelie-King in Führung

Bei diesem erwischte Sheridan Morais den besten Start und fuhr nahezu die komplette erste Runde im Wheelie vor der Konkurrenz her. Als sich wenige Runden später Erno Kostamo auf der Bremse zur Melco Hairpin am Honda-Piloten vorbeipresste,



Sheridan Morais (#32) vor Erno Kostamo: Viel Unterhaltung in der ersten Rennhälfte. Kostamo gewann

MACAUGP



MACAUGP

Start: Morais (#32) kommt am besten weg, Datzer (#55) und Kostamo (#38) noch gleichauf durch die Häuserschlucht



MACAUGP

David Datzer: Tolles Ergebnis für den Bayern aus Rico Penzkofers Team



MACAUGP

Podest: Datzer, Kostamo, Morais (v.l.)

schlüpfte auch Datzer mit durch. Letzterer konnte noch lange Zeit am Hinterrad seines Teamkollegen mithalten, doch auf den letzten zwei Runden ließ Datzer abreißen und begnügte sich mit dem starken zweiten Platz. „Manch einer wird sagen, dass das nicht viel Wert ist, wenn die Stars gefehlt haben", so der Deutsche. „Aber ich bin überglücklich über dieses Podest – und das vor allem auch, weil wir es richtig einordnen können. Ich bin im Rennen 1:27er-Zeiten gefahren, und damit hätte man vor zwei Jahren auch um das Podest gekämpft." Teamkollege Morais freute sich ebenfalls über sein Podest als Dritter, welches er am fünften Geburtstag seiner Tochter Piper holte. „Natürlich bin ich traurig, nicht bei meiner Tochter zu sein, aber wenigstens kann ich ihr einen Pokal mitbringen", so der Südafrikaner, der unter portugiesischer Flagge an den Start ging.

Der Schweizer Lukas Maurer rundete mit seiner Kawasaki als Vierter den Erfolg für das Penz-Team ab. „Ich habe das Podest zwar knapp verpasst", resümierte er, „aber ich bin trotzdem zufrieden und auch noch bester Kawasaki-Pilot." Mit dem österreichischen Yamaha-Piloten Julian Trummer landeten alle drei deutschsprachigen Teilnehmer im Spitzenfeld. „Das Rennen war solide", so Trummer. „Leider hatte ich auf der letzten Runde noch einen kleinen Fehler und habe so Rang 5 verloren – aber das ist eh egal. Mit meiner schnellsten Rennrunde von 2.31 konnte ich mich vom Qualifying um zweieinhalb Sekunden steigern. Klar bin ich nicht 100-prozentig zufrieden, aber nächstes Jahr kommen wir besser vorbereitet hierher."

ERGEBNIS

Guia Circuit (MAC), 20.11.2022; 48,960 km über 8 Runden à 6,120 km, 14 Fahrer gestartet, 11 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Erno Kostamo (FIN)	BMW	19.54,192 min
2.	David Datzer (D)	BMW	+8,262 sec
3.	Sheridan Morais (P)	Honda	+10,836 sec
4.	Lukas Maurer (CH)	Kawasaki	+21,240 sec
5.	Rob Hodson (GB)	Kawasaki	+27,168 sec
6.	Julian Trummer (A)	Yamaha	+27,494 sec
7.	Andre Pires (P)	Honda	+43,355 sec
8.	Raul Martinez (E)	Honda	+53,510 sec
9.	Joey Thompson (GB)	BMW	+1.03,991 min
10.	Paul Williams (GB)	Suzuki	+1.20,107 min

Disziplinierte Rookies

Insgesamt sahen zwar nur elf Piloten das Ziel, doch die Statistik kann sich sehen lassen. 80 Prozent des Feldes hatten aus Newcomern bestanden, die das erste Mal den Guia Circuit unter die Räder nahmen. Dabei kam es zu insgesamt vier technischen Ausfällen und es gab keinen einzigen Sturz zu beklagen. Das zeigt die Disziplin aller bei der 54. Ausgabe dieses Rennens. Sie alle waren nach China gereist und hatten viele Strapazen auf sich genommen, doch letztendlich boten sie den Zuschauern eine gute Show und zeigten, dass, wenn sich die Welt wieder einigermaßen normalisiert und die Stars auch wieder nach Macau kommen, sie sich auf eine neue Generation gefasst machen müssen. Und damit ist die Ouvertüre für das 55. Macau Motorcycle Grand Prix, wann auch immer es stattfinden wird, bereits geschrieben. ■

IDM

IDM-Termine 2023 fix

Der IDM-Kalender wurde abgesegnet. Es wird sieben Veranstaltungen geben, den Anfang macht im Mai der Sachsenring, das Finale ist im September in Hockenheim.

Von: **Björn Gramm**

Die IDM kehrt nach zwei Jahren Pause wieder auf den legendären MotoGP-Kurs in Sachsen zurück, und die Saison der höchsten deutschen Motorradsportserie startet am dritten Mai-Wochenende auf dem Sachsenring.

Mit dem Red Bull Ring in Österreich und dem TT Circuit Assen in den Niederlanden sind noch zwei weitere WM-Kurse bestätigt. Auch die Rennstrecken in Oschersleben und im tschechischen Most sind in der Saison 2023 wieder mit dabei, genau wie das Schleizer Dreieck, das 2023 seinen 100. Geburtstag feiert. Das Finale findet traditionell wieder auf dem Hockenheimring statt.

„Es geht international zu, wofür die Bezeichnung IDM ja grundsätzlich steht", sagt Serienmanager Normann Broy, „das betrifft Teams, Fahrer und Strecken gleichermaßen. Dass wir gleich drei Grand-Prix-Strecken als Austragungsorte für uns gewinnen konnten, unterstreicht die steigende Qualität unserer Meisterschaft." ■

IDM-KALENDER 2023

12.–14.05.	Sachsenring
02.–04.06.	Oschersleben
23.–25.06.	Most
21.–23.07.	Schleiz
04.–06.08.	Red Bull Ring
18.–20.08.	Assen
22.–24.09.	Hockenheimring



EISELE

IDM 2023: Das Finale findet wieder traditionell auf dem Hockenheimring statt

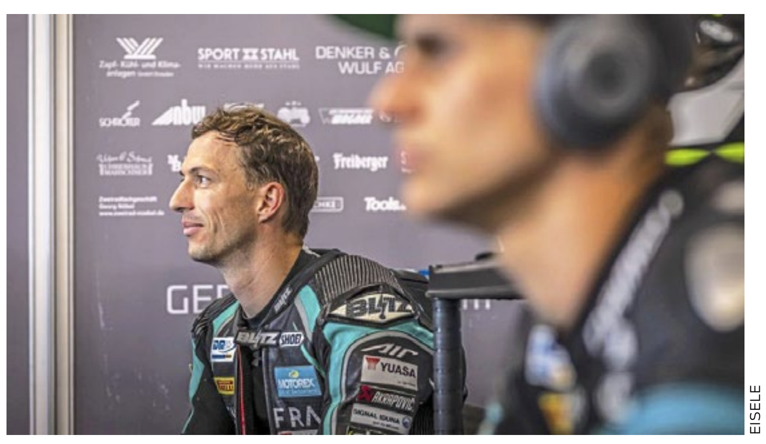
IDM Superbike

GERT56 ohne Puffe

GERT56 macht 2023 nur noch mit Toni Finsterbusch weiter. Statt Julian Puffe kommen Jan-Ole Jähnig und Patrick Hobelsberger.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Unglücksjahr, in dem sich Julian Puffe wie auch Toni Finsterbusch schwer verletzten, liegt hinter dem Team von GERT56. Mit Finsterbusch wird das Team auch 2023 zusammenarbeiten, Puffe wird freigestellt. Patrick Hobelsberger kommt nach seinem Aus in der Supersport-WM neu ins Team. „Er ist extrem fokussiert und strukturiert in der Vorbereitung und Durchführung seiner Projekte und dabei leicht fordernd", hat Teamchef Karsten Wolf in den Verhandlungen gemerkt. Jan-Ole Jähnig war schon länger als dritter Fahrer bei GERT56 im Gespräch. Wolf hat die Karriere des 21-jährigen Altenburgers die letzten zwei Jahre verfolgt und viele Gespräche mit ihm geführt. „Wir halten Jan-Ole für eines der größten Talente im deutschen Motorsport", meint der Sachse aus Pirna zu dem aufsteigenden Thüringer. „Wir haben 2023 so einen spannenden Mix anzubieten. Toni Finsterbusch mit permanentem Podiumsanspruch, Jan-Ole Jähnig ein Talent ohne Limits nach oben, und mit „Pax" Hobelsberger kommt die Fraktion ‚Weg da, ich muss hier durch'." ■



EISELE

Toni Finsterbusch (l.) bleibt bei GERT56, Julian Puffe wurde freigestellt

NACHRICHTEN

STRASSENSPORT

Erstmals wurde das Schleizer Dreieck am 10. Juni 1923 für eine Brennstoffprüfung genutzt. Dieser Tag gilt als die Geburtsstunde der Rennstrecke. Mit 13 Veranstaltungen in 17 Tagen wird nun der 100. Geburtstag der immer noch aktiv genutzten Rennstrecke gefeiert. Vom 2. bis 18. Juni 2023 sind Termine und zahlreiche weitere Aktionen rund um das Jubiläum geplant. Die Strecke war schon immer Austragungsort für eine Vielzahl verschiedener Motorsportveranstaltungen, Thementreffen, Konzerte sowie Events aller Art. Die Festwochen sollen die Vielseitigkeit der Veranstaltungsstätte im Laufe der letzten 100 Jahre widerspiegeln und darstellen. So gastiert vom 2. bis 4. Juni die International Road Racing Championship (IRRC) in Schleiz, am 6. Juni gibt es dazu die Motorsport-Buchlesung in der Gaststätte „Seng". Am 7. Juni folgt ein historischer Vortragsabend in der Wisentahalle Schleiz, am 8. Juni ein Filmabend mit historischen Aufnahmen, beides zum Schleizer Dreieck. Am 9. Juni wird es eine Festveranstaltung in der Wisentahalle mit Ehrengästen geben, am 10. Juni wird die Ausstellung „100 Jahre Schleizer Dreieck" im ehemaligen Start-Ziel-Gebäude eröffnet, dazu gibt es Präsentationsläufe von Motorrädern, Automobilen sowie ehemaligen und aktiven Fahrern aus den verschiedenen Epochen. Am 17./18. Juni findet ein Fahrzeugtreffen mit Traktoren, Rennfahrzeugen aller Art und DDR-Fahrzeugen statt. Info: schleizer-dreieck.de

IDM SUPERBIKE

Nach vier Saisons auf 600er-Motorrädern ist Paul Fröde 2022 in der IDM Superbike angekommen. Und er will mehr davon. „Am liebsten wieder auf Honda im HRP-Team", sprudelt es aus dem sächsischen Hünen heraus. Im Dezember wisse er mehr, was seine Zukunft betrifft.

Eisspeedway

Russland reagiert

Im Zeichen des Krieges in der Ukraine hängt die Eisspeedway-Saison 2022/23 mehr denn je in der Luft. Sicher ist nur, dass eine WM ohne russische Fahrer stattfinden würde und auch in der kommenden Saison kein internationales Prädikat nach Russland vergeben wird.

Von: **Thomas Schiffner**

Rückblick: Nach Beginn von Putins russischem Aggressionskrieg in der Ukraine hatten FIM und DMSB beschlossen, keine russischen Fahrer mehr für WM- und EM-Prädikate zuzulassen und keine Prädikatsläufe mehr nach Russland zu vergeben. Der Beschluss wird zumindest für 2023 Bestand haben. Für den Eisspeedwaysport, der mit Fahrern aus und Events in Russland lebt und stirbt, ist das fatal: Schon vom WM-Finale 2022 in Heerenveen waren die Russen ausgeschlossen, Hans Weber wurde ohne die stärksten Konkurrenten Vizeweltmeister.

Da keine russische Location infrage kommt, bleiben für die WM 2023 theoretisch mit Berlin, Inzell und Heerenveen nur drei GP-Rennen. Aber auch die sind nicht sicher: Inzell will nach drei Corona-Absagen vom 17. bis 19. März fahren. Berlin hatte sich für die Europameisterschaft beworben, von der FIM Europe aber nun eine Absage erhalten. Was am 4. März in Wilmersdorf ausgetragen wird, ist derzeit offen. In Heerenveen ist infolge der Energiekrise die Verfügbarkeit des Stadions noch nicht geklärt. Daher hat die FIM bis zu Redaktionsschluss noch keinen WM-Kalender präsentiert.



GOODSHOOT/REYGONDEAU

Vizeweltmeister Hans Weber startet auch 2023 – nur wo, ist unklar

In Russland steht der Kalender für die neue Saison bereits, und er ist doppelt so groß wie in allen Jahren zuvor: Zwischen 10. Dezember und 12. März lässt die Föderation ihre Eispiloten in 37 (!) Rennen auf sieben verschiedenen Bahnen um nationale Meisterschaft, Superliga, zweite Liga und weitere Championate dutzendfach antreten.

Teilnehmer in den leistungsstärksten Eisrennen hätte auch Hans Weber sein sollen, der schon in 2022 in der Superliga für Kamensk-Uralskij startete, und dem seit März eine Einladung für 2023 aus Kamensk vorliegt. Der Club wollte den Bayern sogar mit einer russischen Lizenz ausstatten, doch der musste absagen: Bei Starts in Russland würde der „Eishans" für alle WM-, EM- und andere Starts außerhalb von Russland von FIM und DMSB gesperrt. Weber ist auch über die Aussperrung der russischen Fahrer durch die FIM unglücklich: „Sport sollte Sport bleiben und Politik Politik." ■

Langbahn-WM

Kalender noch offen

Die 14 permanenten Starter der Langbahn-Weltmeisterschaft 2023 stehen seit 14 Tagen fest. Doch wo sie starten, hat die FIM noch nicht offiziell gemacht.

Von: **Thomas Schiffner**

Zu Redaktionsschluss letzten Montag galt: Die Veröffentlichung der Langbahn-WM-Termine durch die FIM lässt auf sich warten. In den Kalendern findet sich bisher der promotete Speedway-GP wieder, alles andere fehlt, wie die Termine der Eisspeedway-WM, die in ca. sieben Wochen beginnen soll (siehe Artikel oben). Einziger Langbahn-Termin bisher ist das Longtrack of Nations (Team-WM) am 24. September in Roden (NL), aber auch der ist nicht bestätigt.

Dabei macht die Aufstellung der 14 Piloten aus Frankreich (1), Großbritannien (3), Niederlande (3), Dänemark (2), Tschechien (2) und Deutschland (3) durchaus Appetit auf die Saison 2023: Mit Martin Smolinski kommt der fast zwei Jahre lang verletzte Weltmeister von 2018, Martin Smolinski, zurück. Mit Lukas Fienhage startet der 2020er Weltmeister, mit Romano Hummel der Titelträger 2021 und mit Mathieu Trésarrieu der aktuelle Weltmeister. Bei der Nominierung der drei permanenten Wildcards fiel die Wahl der FIM auf Smolinski, den in diesem Jahr verletzten Tschechen Josef Franc und den Niederländer Mika Meijer. Letzterer hat zwar bei seinen vier Einsätzen diese Saison als Nachrücker ordentliche Leistungen gezeigt, dennoch wirkt seine Nominierung wie eine Notlösung.



VELDHUIZEN

Nach fünf Jahren wieder Weltmeister? Comeback-Mann Martin Smolinski

Hätten sich Erik Riss (Weltmeister 2014 und 2016) oder Michael Härtel (Vizeweltmeister 2017) um eine Wildcard beworben, hätte ihnen die FIM den Vorzug geben müssen.

Dabei kann sich die Zahl der deutschen Teilnehmer immer noch von drei auf vier erhöhen: Da Max Dilger (ebenfalls dieses Jahr verletzt) erster Nachrücker ist und der Holländer Theo Pijper seinen Rücktritt erklärt hat, könnte der Schwarzwälder im Nachrückverfahren unter die ersten 14 kommen. Und dann hat jeder Ausrichter noch eine lokale Wildcard zur Verfügung. ■

„Ich ka den Tit

Ehre, wem Ehre gebührt. WM-Titel Nummer 5 war für den HRC-Honda-Piloten Tim Gajser eine Pflichtaufgabe, die der 26-jährige slowenische Nationalheld zuverlässig erledigte. Gajser stand auch 2022 in der Motocross-Weltmeisterschaft für enorme Konstanz und Rennintelligenz, mit der er die durchaus namhafte und motivierte Konkurrenz beeindruckte. Mit der Rückkehr von KTM-Star Jeffrey Herlings und Romain Febvre (Kawasaki) wird es eine schwere Aufgabe für Tim Gajser, seinen Titel 2023 erneut zu verteidigen. Doch der Slowene bleibt auch im kommenden Jahr der Topfavorit.

Von: **Frank Quatember**

SHOTBYBAVO

SHOTBYBAVO

2022 der fünfte Titel: Es geht noch mehr, sagt Weltmeister Tim Gajser

Bitte geben Sie uns einen Rückblick auf die letzte WM. Was bleibt für Sie in Erinnerung?
Es war eine großartige Saison für mich mit zehn GPs, die ich gewinnen konnte. So viel habe ich noch nie geschafft in einer Saison, in der ich null Probleme mit dem Motorrad hatte. Der Saisonbeginn mit den Erfolgen in den ersten drei Rennen war natürlich das Highlight und auch am Ende die Schlussphase der WM, als ich alles unter Kontrolle hatte und immer noch gewinnen konnte. Fahrerisch war mein bestes Rennen wohl der zweite Lauf in Frankreich, als ich in der Schlussrunde meine Konkurrenten passieren konnte. Das war sehr emotional für mich. Klar ist, diese Saison war eine super Motivation für die kommende Offseason, um hart zu arbeiten und 2023 erneut anzugreifen.

nn jedes Jahr um el kämpfen“

Die Hälfte der zehn Titel von Stefan Everts ist geschafft. Und Sie haben noch einige Jahre vor sich.
Ja, das ist kaum zu glauben, dass ich schon fünf Titel eingefahren habe. Und ich weiß, dass ich auch in Zukunft jedes Jahr um den Titel kämpfen kann. Es ist noch ein weiter und steiniger Weg bis zum Rekord von Stefan Everts, aber es ist definitiv möglich. Es ist nicht mein Ziel. Wenn es passieren sollte, dann passiert es. Ich will nur jedes Jahr genießen und mein Bestes geben. Aber na klar, jeder Weltmeister möchte diesen Rekord knacken.

Sie galten als der Topfavorit. War das für eine zusätzliche Belastung?
Vor dem Saisonstart war schon ein großer Druck zu spüren: Tim kann gewinnen, Tim kann dies und jenes. Aber wir alle wissen, dass es nicht leicht ist. Du musst jedes Rennen Topleistung liefern, konstant und immer verletzungsfrei bleiben. Und es gibt etliche tolle Fahrer im Feld der MXGP-Klasse. Das Fahrerfeld wird Jahr für Jahr stärker. Mit der MX2-Regel, die von Infront kam, dass Fahrer über 23 aufsteigen müssen, kommen junge und hungrige Fahrer nach. Aber mein Team war einfach nicht zu bezwingen dieses Jahr. Wir konnten einen großen Vorsprung mit Siegen herausfahren, und der Rest war nur noch Genießen.

Wer sind die wichtigsten Personen im Team Gajser?
Es gibt viele Leute um mich herum im Team. Also zunächst möchte ich mich bei meinen Rennmechanikern Simone und Alessandro bedanken und meinem Trainingsmechaniker Aaron. Es gibt so viele, die am Titel ihren Anteil haben, wie der Teambesitzer Giacomo Gariboldi, mein Team-Manager Marcus de Freitas. Massimo Castelli, der sich als Chefmechaniker um den Motor kümmert. Und dann natürlich sozusagen mein eigenes „Tiga 243 Team“ mit meiner Freundin Spela, die mich überall und jederzeit unterstützt. Es ist ein schönes Gefühl, wenn du jemanden an deiner Seite hast, der sich um dich kümmert. Das macht mich glücklich, und ich gebe dasselbe von meiner Seite aus zurück. Mit dem Shop und dem gesamten Merchandising hilft mir Julia. Aber wie gesagt, das gesamte Team arbeitet hart für unseren Erfolg, und dafür kann ich allen nur danke sagen.

> „Ich weiß, dass ich auch in Zukunft um Titel kämpfen kann. Es ist noch ein weiter und steiniger Weg bis zum Rekord von Stefan Everts, aber es ist definitiv möglich. Es ist nicht mein Ziel, aber jeder Weltmeister möchte diesen Rekord knacken.“
>
> Tim Gajser, MXGP-Weltmeister

Sind Sie schon im Urlaub gewesen?
Ehrlich gesagt, bin ich im Moment im Urlaub. Ich bin ja das Motocross of Nations nicht gefahren, also war für mich nach dem Türkei-GP Schluss. Aber natürlich nicht mit Trainieren, denn wir hatten noch einen offiziellen Test Anfang bis Mitte Oktober, um die neuen Honda-Bikes zu fahren. Ab da war ich im Urlaub, was nach zwei Jahren Covid, verbunden mit einem späten Saisonende, wirklich eine tolle Sache ist.

Und wann steigen Sie wieder in das Training ein? Was gibt es sonst Neues, was Motorrad und Team betrifft?
Ende November werde ich mit den Vorbereitungen auf die neue Saison beginnen. Was die neue Honda für die WM 2023 betrifft, kann ich nicht ins Detail gehen, aber es wurde und wird einiges am Motorrad verändert. Der Test im Oktober war super, und meine Motivation ist sehr groß. Meine Mechaniker bleiben dieselben. Eine Änderung wird mein neuer Teamkamerad Ruben Fernández sein. Er ist jung und hungrig, also ich freue mich auf ihn. Und in meine „MX Ranch“ in Slowenien haben wir auch wieder viel Arbeit investiert. Der Track ist wirklich wie ein GP-Track präpariert. Wir haben Apartments für Fahrer und Mechaniker und einen großen Workshop. Ich bin sehr stolz auf diese Einrichtung und hoffe, dass bald ein GP für Slowenien kommt, um zu sehen, wie viele Fans kommen werden.

Ein Motocross of Nations in Amerika ohne Slowenien und ohne Tim Gajser – was war der Grund?
Ich weiß nicht, warum wir nicht nach Amerika zum MXoN gefahren sind. Auf der einen Seite war ich nicht unglücklich über mehr Freizeit, andererseits war es eine Schande, dass wir nicht dabei waren. Ich habe mir die Rennen natürlich im Fernsehen angeschaut. ■



Tim Gajser

Geburtstag: 08.09.1996
Geburtsort: Ptuj (SLO)
Herkunftsland: Slowenien

WM-KARRIERE
2012: Europameister 125 ccm, Junioren-Weltmeister
2015: MX2-Weltmeister
2016: MXGP-Weltmeister
2017: MXGP-WM, Platz 5
2018: MXGP-WM, Platz 5
2019: MXGP-Weltmeister
2020: MXGP-Weltmeister
2021: MXGP-WM, Platz 3
2022: MXGP-Weltmeister

NACHRICHTEN

MXGP SCHWEIZ VOR RÜCKKEHR?
Im MXGP-Kalender 2023 hat Promoter Infront den 10. April als noch offenen Termin vermerkt. Interessant: Der 10.04.2023 ist kein Sonntag, sondern Ostermontag – der traditionelle Termin des Motocross Frauenfeld. Tatsächlich verhandelt der MRSV Frauenfeld mit Infront über die Rückkehr des MXGP nach den drei GPs in 2016, 2017 und 2018. Allerdings soll nicht wie damals auf der Strecke „Schweizer Zucker“, sondern auf der permanenten Strecke „Schollenholz“ gefahren werden. Die Entscheidung von Seiten des Clubs muss bis zum 28. November gefallen sein.

FÜNF EM-RENNEN IN DEUTSCHLAND
Die FIM Europe hat in ihren Bahnsport-Terminkalender 2023 gleich fünf Rennen in Deutschland und eines in Österreich aufgenommen. Mureck (A) feiert sein internationales Comeback am 1. Mai mit einem Qualilauf zur Speedway-EM. Der zweite Finallauf der EM ist am 5. August in Güstrow. Am 18. Mai steigt in Stralsund ein Qualilauf zur U23-Team-EM. Ein Halbfinale der Grasbahn-EM ist am 4. Juni in Bielefeld, das Finale am 22. Juli in Werlte. Eine europäische Speedway-Team-EM, die binnen fünf Tagen abgewickelt wird, soll ihr Finale am 25. April in Deutschland erleben – Austragungsort (noch) unbekannt.

SCHWEDENS LIGA BOOMT
Durch den Wegfall von Renn- und Trainingsmöglichkeiten in Russland zieht es die besten westeuropäischen Eisspeedwayfahrer nach Schweden in die dortige Liga: Vizeweltmeister Hans Weber hat für Strömsund unterschrieben, wo Franky Zorn sein Teamkollege ist. Vize-Europameister Luca Bauer startet für den Konkurrenten Gävle. Auch Markus Jell plant mit Schweden. Anfang Januar beginnt die Saison.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



164 2.0 T-Spark, im Jahreswagenzustand, 07/91, 91750 km, 1. Hd., dt. Auslieferung, unrestauriert, unfall- u. rostfrei, scheckheftgepfl., Bordmappe u. AR-Zertifikat vorh., TÜV u. H-Kennz. neu, 9950,- €. Tel. 0162/3725562 od. AR164@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 59345

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 Reihen 6 Zyl. Kompressor 5 g, Handschalter, TÜV neu, orig. 25.000 km. EZ.03/1999 Bestzustand, blaumet., conollyleder hell, Vollausstattung, € 49.000,-. Oder bestes Gebot Tel. 06145/2303

BMW



2002 BMW Z8, erst 65.900 km, lückenlose Historie, neuwertige Alpina-Felgen! € 227.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina



B7 Facelift, LWB, B&O, RSE, sehr selten, LCI, 540 PS, perfekter Zust., scheckheftgepfl., 3. Hd., Service neu, 71800 km, Vollausstattung. M. Wrba, Bremen, Tel. 0421/402770

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59354

Ferrari



Dino GT4 208 2+2, 1975, Klima, H-Kennz., TÜV neu, 55.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59376

Ferrari F8 Tributo, rossoscuderia/nero, 8.8.21, 990 km, 280.000,- € von privat. Tel. 0049/176/72742702, info@erlensee.com



328 GTS/1989, 80.000 km, ABS, H-Kennz., schwarz, Leder grau, TÜV + Service neu, 83.500,- € Inzahl. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59370

Jaguar



XKR-S, Limitiertes Sondermodell, EZ 11/09, HU 08/24, 2. Hd., V-max 280 km/h, 306 kW (416 PS), schwarz, Navi, Bluetooth, Xenon, NR-Fzg., VB 48.800,- €. 50374 Erftstadt, Tel. 0173/5768067



1961/63 Jaguar E Type Serie I Roadster, nur in Cargold-Qualität!... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Land Rover



Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus



Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



2012 Mercedes SLS AMG, erst 26.400 km, deutsches Fahrzeug, 1A top Zustand, aus großer Sammlung, € 350.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H



2022 Mercedes AMG GT Black Series, erst 69 km, seltene Farbe, 1A, € 469.000,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H



2002 Mercedes SL 55 AMG, erst 19000 km, 1. Hand (geboren 1925), Top-Ausstattung, € 84.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Suche 300 SL Coupé & Roadster zum Ankauf. Tel. 0172/4310800

Porsche



997.2 Coupé, 2010, 77.300 km, 6-Gang, indischrot, schwarz, dt., Sammlerzustand, 69.900,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

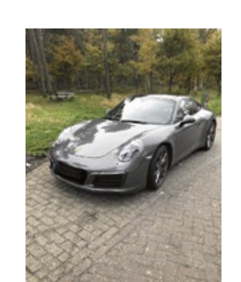
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59396



1993/98 Porsche 993, handgeschaltet und wenig km… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



911 Coupé, 37000 km, 272 kW (370 PS), top gepflegt, 2. Hand, Schaltgetriebe, achatgrau-met., Klima, Glasschiebedach, Sitzheizung, 88.911,- €. Carl Waidelich, 75365 Calw, Tel. 0171/5492164

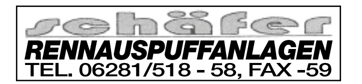
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59450



2022 Porsche 992 Carrera S Cabrio, 1. Hand, erst 1.893 km! Handschalter, Sport-Chrono-Paket, Sportauspuff, Bose-Soundsystem. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H



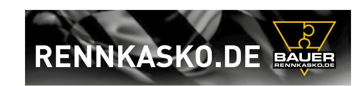
Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com













NSU Superfox 125er Viertakt, Topzustand, 6400,- €. Tel. 08389/580

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 50/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text _______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Vater Norbert Vettel überraschte seinen Sohn in Abu Dhabi mit dem alten Helm und dem Overall aus frühen Kart-Zeiten

Blick über den Tellerrand

zur Rallye-Berichterstattung MSa 49/2022

Herzlichen Dank zum Saisonende den Rallyereportern, hier besonders Markus Stier für seine auch „über den Tellerrand" hinausgehenden Berichte. Immer wieder klasse zu lesen! Natürlich auch „Kuhnquist" und Michael Heimrich ein Dankeschön. Imre Paulovits wurde dieses Jahr schon gelobt, also muss er nicht noch mal ...

Peter Bräuer
D-01844 Neustadt

Nirgendwo Raum für die WEC

zur WEC-Berichterstattung MSa 49/2022

Den Bericht zur Vorstellung des neuen Ferrari Hypercars fand ich richtig klasse. Jedes noch so kleine Detail wurde erklärt. Zumal man ja als „Normalo" nur ein kurzes Video und am Sonntag den Roll-out auf bekannten Streaming-Portalen gesehen hat. Im Artikel konnte man dann alle Feinheiten nachvollziehen. Auch der Bericht über das Saisonfinale der WEC war Klasse. Leider geben andere Zeitungen und leider auch sogar Sportzeitungen der WEC wenig bis gar keinen Raum. Schade! Gut, dass es die MSa gibt.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

Mahnende Leserzeigefinger

zur Motorsport-Historie in MSa MSa 49/2022

Es gab in den letzten Ausgaben einige Leserbriefe zum Thema Motorsport-Historie, die recht gegensätzlich ausfielen. Meine Meinung dazu: Weiter so! Mehr davon! Sowohl im Automobil- als auch Motorradrennsport. Lasst Euch nicht von mahnenden Leserzeigefingern verunsichern, die auf das Wort „aktuell" im Titel zeigen und festlegen, dass Motorsport-Geschichte somit in Ihrer Zeitschrift inakzeptabel ist. Wie sagte August Bebel einst: „Nur wer die Vergangenheit kennt, kann die Gegenwart verstehen und die Zukunft gestalten."

Mario Grabmann
D-72336 Balingen

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



26. November 2022: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 24. November		
19.00	GTWC Europe Sprint, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
20.00	IndyCar Series, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
Freitag, 25. November		
18.00	Formel 1 Interlagos, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
20.00	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 26. November		
ab 07.00	F1-Rennen 2022 (Bahrain bis Barcelona)	Sky Sport F1*
16.25	WTCR Jeddah, Qualifying **LIVE**	Eurosport 1
ab 20.00	F1-Rennen 2022 (Monaco bis Spielberg)	Sky Sport F1*
ab 20.50	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.55)	Motorvision TV*
Sonntag, 27. November		
06.10	NASCAR Cup Series 2022, Las Vegas	Sport 1+
ab 07.00	F1-Rennen 2022 (Le Castellet bis Singapur)	Sky Sport F1*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.45	NASCAR Cup Series 2022, Homestead	Sport 1+
13.05	NASCAR Cup Series 2022, Martinsville	Sport 1+
16.20	Auto Mobil (Magazin)	VOX
16.40	NASCAR Cup Series 2022, Phoenix	Sport 1+
17.00	Extreme E Punta del Este, Finale **LIVE**	Pro 7 MAXX
17.30	WTCR Jeddah, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	WTCR Jeddah, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	WTCR Jeddah, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
ab 20.00	F1-Rennen 2022 (Suzuka bis Abu Dhabi)	Sky Sport F1*
22.20	WTCR Jeddah, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
Sonntag, 27. November		
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.10)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 25. November		
ab 06.00	Gulf Historic GP Revival, der Freitag **LIVE**	motorsport.tv
Samstag, 26. November		
ab 08.00	Gulf Historic GP Revival, der Samstag **LIVE**	motorsport.tv
13.00	Extreme E Punta del Este, Qualifying 1 **LIVE**	ran.de
18.00	Extreme E Punta del Este, Qualifying 2 **LIVE**	ran.de
Sonntag, 27. November		
ab 07.00	Gulf Historic GP Revival, der Sonntag **LIVE**	motorsport.tv
14.00	Extreme E Punta del Este, Halbfinals **LIVE**	ran.de
17.00	Extreme E Punta del Este, Finale **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
26./27.11.	Gulf Historic GP Revival, Dubai	UAE
27.11.	Tourenwagen/WTCR, Jeddah	KSA
27.11.	Extreme E, Punta del Este	ROU
Motorrad		
	--- keine aktuellen Termine ---	

Vorschau



XPB

Formel 1: Nach dem Finale geht es gleich mit Testfahrten in Abu Dhabi weiter



TOYOTA

Rallye-WM: Rückblick auf Toyotas und Rovanperäs Weltmeister-Saison



WTCR

WTCR: In Jeddah findet der letzte Event des Tourenwagen-Weltcups statt



WORLDSBK

Superbike-WM: Was wird sich für 2023 ändern?